TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

9
1234

2. 03. 1975

SKRZYDLATA POLSKA

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

MOŻNA WALCZYĆ I W ŚNIEŻYCY – relacja z zimowych zawodów w Świdniku

NA HORYZONCIE

CO ZE SZKOŁĄ LOTNICTWA CYWILNEGO?

Zwykle o tej porze otrzymujemy dużo listów od uczniów ostatnich klas szkół średnich. Radzą się nas w sprawie dalszej nauki. Chodzi im oczywiście o takie szkoły i wyższe uczelnie, w których mogliby zdobyć upragniony przez siebie zawód lotniczy. Z listów wynika, iż większość kieruje swe zainteresowania w stronę lotnictwa cywilnego. Pragną zdobyć zawód pilota i pracować w lotnictwie gospodarczym, komunikacyjnym lub sanitarnym. W listach brak natomiast zainteresowania zawodem instruktora lotniczego, co mogłoby wskazywać na nieatrakcyjność pracy w aeroklubie. Spora grupa chłopców, a i dziewcząt również, zainteresowanych zawodową szkołą lotnictwa cywilnego, ma już za sobą przeszkolenie szybowcowe lub spadochronowe.

W zeszłym roku, po notatce w warszawskim „Expressie Wieczornym" o uruchomieniu wkrótce szkoły specjalistów lotnictwa cywilnego w Rzeszowie (co było oczywiście informacją przedwczesną i nieco bałamutną), nie mogliśmy sobie dać po prostu rady z telefonami w tej sprawie z różnych stron kraju; zważywszy przy tym, że połączenie telefoniczne mamy tylko jedno.

Dynamiczny rozwój lotnictwa cywilnego w ostatnich trzech latach sprawił, iż wśród młodzieży wzrosło niebywale zainteresowanie zawodem lotnika cywilnego. Jest on atrakcyjny i korzystny materialnie, chociaż nie wszyscy młodzi adepci sztuki pilotażu zdają sobie jeszcze w pełni sprawę z tego, jak trudny i odpowiedzialny jest zawód pilota. Wieści o dobrych zarobkach pilotów LOTU i ZUA krążą po kraju w najrozmaitszych relacjach. Docierają do kogo trzeba i robią odpowiednią reklamę lotnikom.

Należałoby się tylko cieszyć. Do niedawna bowiem narzekaliśmy aż za bardzo na młodzież, która jakoś nie ciągnęła tłumnie do pracy zawodowej w lotnictwie. Nasze zadowolenie nie może być jednak pełne, gdyż nie ma dotąd decyzji o powołaniu do życia odpowiedniej szkoły kształcącej kadrę dla lotnictwa cywilnego.

Sprawa jest o tyle pilna, ponieważ z każdym rokiem pogłębia się deficyt zawodowej kadry lotniczej w poszczególnych rodzajach lotnictwa cywilnego. Obserwujemy przy tym zjawiska „wyrywania" sobie ludzi, albo zwyczajnie „kaperowania", jak nazywają to niektórzy. Celuje w tym szczególnie agrolotnictwo, które w ostatnich kilku latach zdążyło porządnie „ogołocić" aerokluby z wartościowej kadry. Inna sprawa, że właśnie ta dziedzina lotnictwa ma największe zapotrzebowanie na personel latający i techniczny.

Co więc robi się w tej sprawie? Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego MK, uznając problem za pilny, przeprowadził odpowiednie rozeznanie, przestudiował zagadnienie i opracował wariantowe rozwiązania uruchomienia szkoły wraz z jej programem działania. I... co? Nic. Wszystko to gdzieś tam czeka na odpowiednią decyzję.

Tyle, na razie, możemy odpowiedzieć naszym Czytelnikom. Do resortu natomiast pragniemy zaapelować o przyspieszenie decyzji. Na szkołę specjalistów lotnictwa cywilnego czeka nasze lotnictwo i... sporo kandydatów

Ikarus

W następnym numerze:

- POLSKIE LOTNICZKI
- NIE TYLKO STEWARDESY
- P — jak PARYŻ
- SYMULATOR SPADOCHRONOWY
- DYWIZJON 302

Z LOTU PO KRAJU

Zdjęcie. Janusz Czerniak

PRZEDSTAWICIELE LOTNICTWA WE WŁADZACH WIELKOPOLSKIEJ ORGANIZACJI PARTYJNEJ

W Poznaniu obradowała 12 lutego br. XIV Wojewódzka Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR. W skład nowo wybranych władz wielkopolskiej organizacji partyjnej weszli również przedstawiciele lotnictwa. Członkiem Komitetu Wojewódzkiego PZPR wybrany został dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Henryk Michałowski**, zastępcą członka KW – zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. **Ludwik Sobieraj**. Ślusarz WSK „Delta" Kalisz **Antoni Czaja** wszedł w skład Wojewódzkiej Komisji Rewizyjnej.

KSIĘGA ZASŁUŻONYCH DLA WOJSK OPK

W Wojskach Obrony Powietrznej Kraju wprowadzono „Księgę Zasłużonych dla Wojsk OPK". Wpisuje się do niej najlepszych żołnierzy, którzy wyróżniają się ofiarną i sumienną służbą wojskową oraz dużym zaangażowaniem w pracy społecznej. Ostatnio dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski** spotkał się z wyróżnionymi oficerami i podoficerami, którzy podzielili się doświadczeniami ze swej służby. Generał Paszkowski złożył wszystkim wyróżnionym wyrazy uznania i podziękowania, życząc dalszych osiągnięć. Do „Księgi Zasłużonych" wpisani zostali m.in. ppłk **Witold Kowalski**, mjr inż. **Tadeusz Jemioło**, mjr **Jan Chmiel**, mjr **Stanisław Klich**, kpt. pil. **Stanisław Grzegorz Korulczyk**, kpt. **Franciszek Mroczko**, st. sierż. **Kazimierz Ludwik**, sierż. **Włodzimierz Nowak**.

ŚMIGŁOWIEC SANITARNY DLA ZAKOPANEGO

Zakopiański Zespół Opieki Zdrowotnej otrzyma od Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie śmigłowiec sanitarny. Będzie on wykorzystywany dla potrzeb leczniczo-ratunkowych ZOZ i Tatrzańskiego Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, na razie eksperymentalnie tylko w marcu. O ile próby wypadną pomyślnie, być może, iż śmigłowiec będzie eksploatowany w Zakopanem także w lipcu i sierpniu. W Tatrach czyni się przygotowania do utworzenia stałej filii krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego.

ZADANIA LOTU NA ROK 1975

Zadania przewozowe LOTU na rok 1975 mają wzrosnąć w porównaniu z rokiem ubiegłym o 16,6 proc. LOT ma przewieźć w roku bieżącym 1 400 tysięcy pasażerów, z czego 700 tysięcy w lotach zagranicznych oraz 19 tysięcy ton ładunków. Ogólna wartość przewozów LOTU w roku bieżącym osiągnie 3,5 miliarda zł.

UMOWA LOTNICZA Z LIBIĄ

Została parafowana umowa o komunikacji lotniczej między Polską a Libijską Republiką Arabską. Przewiduje ona uruchomienie regularnych połączeń lotniczych między Warszawą a Bengazi. Dotychczas LOT wykonywał do Bengazi jedynie przewozy czarterowe.

SESJA KOMISJI SPADOCHRONOWEJ FAI

Przewodniczący Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL dr **Stanisław Maksymowicz** przebywał w połowie lutego w Paryżu, gdzie wziął udział w sesji Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI. Na posiedzeniu Komisji omówiono wiele aktualnych problemów spadochroniarstwa światowego oraz wybrano nowe władze. Prezydentem został Amerykanin **Mac Crone**. Ustalono m.in., że spadochronowe mistrzostwa świata formuły „relativ" (akrobacja zespołowa) odbędą się w dniach 5–15 września 1975 r. w miejscowości Warndorf (RFN). Obszerniej o sesji tej Komisji napiszemy w następnych numerach.

DOROCZNA NARADA W PLL LOT

W dniach 20–21 lutego br. odbyła się w Warszawie doroczna narada przedstawicieli 43 placówek zagranicznych oraz oddziałów krajowych PLL LOT (zdjęcie powyżej). Omówiono na niej węzłowe problemy handlowo-eksploatacyjne przedsiębiorstwa oraz przedyskutowano realizację trudnych zadań na najbliższą przyszłość. Naradzie przewodniczył dyrektor PLL LOT mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski.**

WYDAWNICTWA

Nakładem Wydawnictwa MON ukazało się wydanie II, poprawione i uzupełnione, książki **Jerzego Domańskiego – „1000 SŁÓW O SAMOLOCIE I LOTNICTWIE"**. Jest to słownik znaczeniowy, zawierający terminy fachowe i historyczne, dziedzin naukowych i technicznych związanych z lotnictwem, dane biograficzne lotników oraz kalendarium z historii lotnictwa polskiego i światowego. Str. 396, cena 45 zł.

Państwowe Przesiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych – Instytut Geodezji i Kartografii wydało **ROCZNIK ASTRONOMICZNY** na rok 1975. Zawiera on pozycje Słońca, Księżyca, planet wielkich i jaśniejszych gwiazd, tablice do wyznaczania współrzędnych geograficznych oraz zestawienia statków kosmicznych. Str. 131, cena 68 zł.

ZGONY

● 15 lutego 1975 zmarł w wieku 71 lat, **STANISŁAW HISZPAŃSKI,** artysta grafik, mjr pil. w stanie spoczynku, członek współzałożyciel Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, b. współpracownik „Skrzydlatej Polski", członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

● 17 lutego 1975 zmarł **WOJSŁAW MAJEWSKI,** wieloletni pracownik PLL LOT, ostatnio reprezentant LOTU w Sztokholmie.

● 19 lutego 1975 zmarł, w wieku 63 lat, mgr inż. **STANISŁAW MADEYSKI,** docent w Instytucie Lotnictwa w Warszawie, b. radca techniczny Urzędu Patentowego PRL, redaktor-publicysta polskiej prasy lotniczej, m.in. „Techniki Lotniczej i Astronautycznej", „Magazynu Technologa Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL", długoletni współpracownik „Skrzydlatej Polski", odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Ośrodek Badawczo-Rozwojowy WSK Świdnik zatrudni

... natychmiast, na stanowiskach konstruktorów, inżynierów o specjalnościach lotniczych oraz inż. mechaników, elektroników i elektryków.

Warunki pracy, płacy i mieszkaniowe do omówienia w Dziale Osobowym WSK.

Zgłoszenia osobiste, listowne lub telefoniczne przyjmuje codziennie Dział Osobowy w godz. od 7.00 do 15.00, w soboty od 7.00 do 13.00, telefon 120-61 wewn. 321 lub 320

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **Radziecki** naddźwiękowy samolot komunikacyjny Tu-144 kończy już eksperymentalną serię lotów i wejdzie do służby prawdopodobnie już przy końcu br. Jego pierwszą regularną linią ma być trasa Moskwa — Taszkient, na której odbywały się loty próbne. Trasę tę, długości ponad 2700 km, przebył Tu-144 w niecałe 2 godziny.

● **Rokowania** między skandynawskimi liniami SAS, a amerykańskim towarzystwem „Pan American" w sprawie zredukowania częstotliwości lotów samolotów SAS na linii nadatlantyckiej — zostały zerwane. Amerykanie zażądali, aby od wiosny br. SAS ograniczył liczbę lotów z Kopenhagi do Nowego Jorku do 7 tygodniowo (z 21) i skasował całkowicie obsługę linii Sztokholm — Bergen — Chicago. Żądanie to SAS odrzucił.

● **Na jednosilnikowym** samolocie sportowym Mooney Chapparal wyruszył do lotu wokół kuli ziemskiej zachodnioniemiecki pilot dr Henning Huffer. Z RFN trasa wieloetapowego lotu wiedzie przez Turcję, Pakistan, Indie, Tajlandię, Singapur, Indonezję, Australię, Nową Gwineę, USA, wyspy na Morzu Karaibskim, ponad Atlantykiem — do RFN. Same mapy, zabrane na pokład samolotu, ważą 20 kg. Huffer zamierza zakończyć lot najpóźniej w sierpniu br.

● **Dunstable**, miejscowość oddalona 40 km od Londynu, będzie w tym roku siedzibą międzynarodowych zawodów szybowcowych pod nazwą „Euroglide 1975". Termin zawodów: 16—25 sierpnia. Organizatorem zawodów jest BGA Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe. W roku ubiegłym analogiczne zawody odbyły się w Nympsfield. Brał w nich udział polski szybownik — Henryk Muszczyński.

● **Prowadzone** są rozmowy między W. Brytanią i Egiptem w sprawie licencyjnej produkcji w Egipcie angielskich śmigłowców „Lynx". Przewiduje się, że ilość wyprodukowanych w Egipcie tego typu śmigłowców wyniesie 250. Przedsięwzięcie finansowane jest przez... Arabię Saudyjską.

● **Balonem** na ogrzewane powietrze przeleciała 17 stycznia br. nad Jeziorem Michigan (USA) dwuosobowa załoga amerykańska, pokonując odległość 165 km w ciągu 3 godz. 19 min.

● **Organizator** najbliższych szybowcowych mistrzostw świata, Aeroklub Finlandii, założony został w 1919 r. Obecnie zrzesza 5000 członków, uprawiających sport samolotowy, szybownictwo, spadochroniarstwo, baloniarstwo i modelarstwo. 60% klubów terenowych zajmuje się tylko szybownictwem. 20 klubów jest wyłącznie samolotowych, 30 — modelarskich. 80 klubów szybowcowych dysponuje 220 szybowcami. Z szybowców wyczynowych najczęściej używane są ASW-15, „St. Libelle" i „St. Cirrus", w większości — własność klubowa. Najczęściej spotykane szybowce szkolne to ASK-13, Ka-7, „Bocian", „Blanik" i „Lerche". Trafiają się również PIK-12. Sposób startu — za wyciągarką i na holu za samolotem.

● **Włoski** tygodnik „Tempo" pisze, iż w śmiercionośnym i wysoce lukratywnym handlu bronią także Włochy mają swój udział i przypomina, iż sprzedały one np. Republice Afryki Południowej kilkaset samolotów.

● **Zakłady** brytyjskie Hawker-Siddeley wykonały pierwszą część brazylijskiego zamówienia na samoloty transportowe, dostarczając Brazylii sześć samolotów Avro-748, za sumę 9 mln dolarów.

● **Krajowy** rekord USA w przelocie prędkościowym na trasie trójkąta 100 km pobił 44-letni szybownik kalifornijski M. Szczęsny, na szybowcu „Standard Cirrus", osiągając wynik 121 km/h. Poprzedni rekord wynosił 109 km/h.

● **Szwajcarskie** zakłady Pilatus w ciągu dwóch lat wyprodukowały 200 całkowicie metalowych szybowców B-4. Ostatnio — pierwsze szybowce tego typu wyeksportowano do Peru.

● **Rekordową** ilość samolotów wyprodukowały w ciągu jednego miesiąca (październik 1974) zakłady Bellanca w Osceola (USA): 69 egzemplarzy typu „Decathlon", „Citabria" i „Scout". Poprzedni rekordowy miesiąc: sierpień 1973 r. — 58 samolotów.

● **Polska** znajduje się obecnie na trzecim miejscu pod względem ilości posiadanych międzynarodowych rekordów szybowcowych, mając ich 6. Pierwsze i drugie miejsce, ex aequo, zajmują ZSRR i USA — po 7 rekordów. Na czwartym miejscu jest RFN — 5 rekordów, na piątym, szóstym i siódmym ex aequo W. Brytania, Republika Południowej Afryki i Włochy — po 2 rekordy, na ósmym Australia — 1 rekord. Aż 9 rekordów (na ogólną ilość 32 w tabeli) ustanowionych zostało w roku 1974.

● **W Paryżu** odbyła się narada szefów policji z 35 krajów, nad problemem walki z plagą porywania samolotów. W obradach wzięli również udział przedstawiciele policji z krajów arabskich.

● **Hamburski** pilot Helmut Birkner dokonał niezwykłego wyczynu: na motoszybowcu „Motorfalken" przeleciał w grudniu ub. r. z Hamburga na Teneryfę (Wyspy Kanaryjskie), zaś z Teneryfy — do Gambii (Afryka zachodnia), przebywając ogółem trasę długości 8000 km. (z)

● **Zdaniem IATA**, straty towarzystw przewozów regularnych za rok ubiegły przekroczą miliard dolarów.

● **„Lufthansa"** (RFN) przewiozła w roku ubiegłym 9,6 mln pasażerów — o 19% więcej niż w niepomyślnym z powodu strajku personelu ruchu roku 1973.

● **Główny** port lotniczy RFN we Frankfurcie n/M obsłużył w roku ubiegłym 12,2 mln pasażerów — o 7,5% więcej niż w 1973. Obroty towarowe wzrosły o 6,1%, a pocztowe o 4%.

● **Liczba** pasażerów obsłużonych przez porty lotnicze Berlina zachodniego spadła z 5,5 mln w roku 1972 do 3,5 mln w roku 1974.

● **W związku** ze zmniejszeniem się przewozów z Berlina zachodniego, towarzystwa „Pan American" i „British Airways" dokonały zmian w obsłudze linii z tego miasta do RFN, wykluczając dublowanie. „Pan American" będzie latać do Hamburga, Frankfurtu n/M, Monachium i Norymbergi, zaś „British Airways" — do Düsseldorfu, Kolonii, Hanoweru, Bremy i na Sylt. Wyjątkowo przez oba towarzystwa ma być obsługiwana linia Berlin zachodni — Stuttgart. Towarzystwo „Air France" zachowuje dotychczasowe połączenie Berlina zachodniego z Paryżem przez Kolonię. Równocześnie wszystkie trzy towarzystwa zmniejszyły liczbę lotów, co wywołało protesty senatu zachodnioberlińskiego.

● **Między** Madrytem i Barceloną odbywają się loty systemem wahadłowym, oferując 3200 miejsc na dobę.

● **Za zgodą** CAB towarzystwa „Pan American" i TWA mają dokonać wymiany linii międzynarodowych do Europy. Ma to przynieść obu towarzystwom poważne oszczędności.

● **Międzynarodowe** Zrzeszenie Przewoźników Czarterowych IACA zaprotestowało przeciwko ustalaniu minimalnych opłat w przewozie lotniczym, uznając to za szkodliwe dla dalszego rozwoju transportu lotniczego i turystyki. (o)

NASZE ROZMOWY

z prezesem Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego MARIANEM WĘGROWSKIM

KLUB LOTNICZY NAD ŁYNĄ

– Zastanawiam się, Panie prezesie, nad pierwszym pytaniem. Nie wiem czy zechce Pan mówić wyłącznie o kłopotach Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego czy też tylko o sukcesach?

— Uważam, iż trzeba zawsze mówić o jednym i o drugim.

– Słyszałem, że wprowadziliście tu w Olsztynie nowe formy pracy sekcji lotniczych. Na czym ta nowość polega?

— Trudno nazwać nowością sposób w jaki postanowiliśmy od ubiegłego roku uaktywnić zarządy poszczególnych sekcji. Oparliśmy się wyłącznie na doświadczeniach rad robotniczych wielkich zakładów pracy. Dotychczas istniejące zarządy sekcji w naszym klubie były właściwie, jak to się mówi dobitnie i otwarcie — na papierze. Wszystkie zagadnienia szkoleniowe, w większym i mniejszym zakresie, rozpatrywano właściwie na zebraniu zarządu aeroklubu. A teraz każdy zarząd sekcji czuje się bardziej konkretnym współgospodarzem całego naszego klubu, gdyż sam decyduje o sprawach bezpośrednio go dotyczących.

– Jak to wygląda w praktyce?

— Mamy, na przykład, ustalony przez Zarząd Główny APRL w danym roku plan działalności szybowcowej, a więc określoną ilość godzin do wylatania, liczbę osób przeznaczonych do wyszkolenia, sprzęt itp. W związku z tym zarząd sekcji szybowcowej musi zebrać się, wnikliwie rozpatrzyć cały program, przeanalizować go, a następnie już imiennie przydzielić konkretne zadania poszczególnym członkom sekcji. Mało tego, zarządy sekcji zobowiązane zostały do comiesięcznej analizy wykonanych prac, aby na bieżąco można było zaradzić wszelkim odchyleniom od przyjętego programu. Zarząd aeroklubu koordynuje tylko prace poszczególnych sekcji.

– Przepis na idealną współpracę sekcji z Zarządem klubu wydaje mi się, po tym co przed chwilą usłyszałem, godny upowszechnienia we wszystkich klubach lotniczych.

— Nie mamy nic przeciwko temu.

– Panie prezesie, dlaczego o Waszym aeroklubie jakoś mało się mówi? Myślę o błyskotliwych przelotach szybowcowych, rekordach spadochronowych, imprezach modelarskich...?

— Mieliśmy i mamy trudności...

– Czy brak tutaj młodych, pełnych zapału ludzi?

— Wprost przeciwnie. Większość naszych członków to młodzież. Samych modelarzy mamy ponad sześciuset. Ale...

– Pan wybaczy. Nie mogę zrozumieć dlaczego wobec tego są jakieś trudności?

— Zna Pan nasze lotnisko i bardzo skromne zabudowania. Otóż od prawie dziewięciu lat mamy na lotnisku klubowym sublokatora. Jest nim ZUA, czyli agrolotnictwo...

– Nie widzę powodu do zmartwienia, przecież lotnicy nie są chyba dla lotników ciężarem?

— Zanim odpowiem na czym nasze zmartwienia polegają, chciałbym przypomnieć znany chyba wszystkim cel istnienia i pracy klubu lotniczego, nie tylko w Olsztynie. Naszym podstawowym zadaniem jest szkolenie młodzieży we wszystkich rodzajach sportów lotniczych. Z szeregów pilotów sportowych wywodzą się również przyszli piloci zawodowi, którzy trafiają do transportu, agrolotnictwa czy lotnictwa wojskowego. A więc szkolenie... Muszę powiedzieć, że od mniej więcej dziewięciu lat z wielką trudnością możemy wykonywać zadania, dla których zostaliśmy powołani. Krótko mówiąc — sublokatorzy nasi są bardzo uciążliwi. Stąd też i nie możemy mieć błyskotliwych, jak Pan to nazwał, wyników.

– Na czym polega ta uciążliwość, bo przecież trudno cokolwiek zarzucić wielkiemu, bardzo potrzebnemu przedsiębiorstwu. które obsługuje bodaj pół Polski?

— Nie negujemy zasług agrolotników, ale przecież potężne przedsiębiorstwo od lat mieści się wraz z nami na małym lotnisku sportowym. Są dni, że w ogóle naszych szybowców i całego sprzętu klubowego nie widać spod skrzydeł „Antków". Turyści, którzy odwiedzają te piękne okolice, podziwiają jednocześnie, w ich mniemaniu, najpotężniejszy w Europie aeroklub — bo tyle samolotów... Tymczasem nie mamy często w ogóle oddechu w przenośni i dosłownie.

– Ale przecież usługi agrolotnicze zainicjował przed laty właśnie wasz aeroklub?

— Tak, ale obecnie wielkość zadań agrolotnictwa przerosła możliwości naszego klubu lotniczego. Powodem zresztą jest powstanie odrębnego przedsiębiorstwa. Wystarczy powiedzieć, że aeroklub na własne potrzeby ma zaplecze absolutnie niewystarczające. Można zatem sobie wyobrazić jak duże trudności powstają w wyniku gospodarowania dwóch—trzech instytucji w warunkach niewystarczających dla jednej.

– Stare porzekadło o „sześciu kucharkach" sprawdza się w praktyce!

— Muszę przy tym z całą mocą podkreślić, że nie mamy absolutnie nic przeciwko naszym kolegom lotnikom zawodowym, którzy wyszli przecież z aeroklubów. Chcemy jedynie, aby zarówno ZUA jak i aeroklub, każda organizacja z osobna, mogły prowadzić zadania, do których zostały powołane, w odpowiednich ku temu warunkach. W chwili obecnej warunków tych nie ma ani ZUA, ani Aeroklub Warmińsko-Mazurski! Agrolotnicy nie mają w ogóle warunków do pracy. Przecież brak nawet umywalni, nic się nie inwestuje...

– Panie prezesie, może zostawimy ten temat na razie na uboczu, bo przecież słucham tylko pańskiej opinii. A być może jest Pan zbyt uczulony na sprawy rodzimego aeroklubu. Kierownictwo agrolotników może na przykład dopatrywać się przyczyn swoich kłopotów równie dobrze w Waszym aeroklubie

— Być może, ale do sumy naszych zmartwień chciałbym dorzucić jeszcze jedną pozycję. Chodzi o kadrę, o pilotów. Powiem otwarcie: najlepsi nasi piloci, instruktorzy opuszczają aeroklub. Rezygnują z pracy szkoleniowej czy działalności sportowej, aby zamienić ją na niewątpliwie trudniejszą, ale i atrakcyjniejszą choćby pod względem wynagrodzenia i podróży zagranicznych. Pozornie wszystko jest w porządku, bo i skąd, jeśli jeszcze nie mamy zawodowych szkół lotnictwa cywilnego, ma się brać narybek? Paradoks polega na tym, że nasz niewielki klub lotniczy nie jest w stanie sprostać zapotrzebowaniom kadrowym ZUA, a stąd czerpie się nieprzerwanie. Instruktora, który zresztą u nas jest na wagę złota, trudno natychmiast zastąpić. Dlatego w naszym klubie brak jest instruktorów z wieloletnim doświadczeniem, brak kadry. Mieliśmy tak przykre dla nas przypadki, że w pełni sezonu, podczas trwania szkolenia, instruktor szybowcowy nagle dziękował za pracę, przechodząc do agrolotnictwa. Powiem redaktorowi jeszcze bardziej szczerze: w zeszłym roku pozostał u nas tylko szef wyszkolenia...

– Panie prezesie, rozmowa nasza porusza zagadnienia, które chyba powinno się omawiać w gabinecie... ministerstwa, a pan tak śmiało zwierza się przedstawicielowi prasy?

— Wszystko co powiedziałem wynika jedynie z troski o poprawę sytuacji.

– Właśnie, a jakie są pańskim zdaniem możliwości poprawy?

— Wydaje mi się, że w naszym województwie istnieje możliwość znalezienia odpowiedniego terenu dla zgrupowania sprzętu i zaplecza techniczno-administracyjnego Zakładu Usług Agrolotniczych. I to jest chyba najważniejsze, zarówno dla pracy ZUA jak i aeroklubu. Jeśli chodzi o kadrę instruktorską, to aby zapobiec niekorzystnym (dla klubu oczywiście) przypadkom porzucania pracy, niezbędne jest zwiększenie środków finansowych przeznaczonych na utrzymanie kadry w aeroklubie, jak również zwiększenie odpowiednich środków (w tym samolotów) na jej szkolenie. Sprawy te może rozwiązać tylko ZG APRL. Osobiście jestem przekonany, że zapotrzebowanie na pilotów zawodowych w tak wielkim jak obecnie stopniu mogą pokryć szkoły lotnictwa cywilnego. Poruszone zagadnienie nie dotyczy wyłącznie naszego klubu, ale jeśli chodzi o odpływ kadry, my odczuwamy to najbardziej dotkliwie. Dlatego też nie ma u nas wielkiego wyczynu, bo kto ma ten wyczyn robić. Nie możemy na przykład stworzyć kadry pilotów samolotowych, którzy mogliby brać udział w imprezach, nie wspominając o lotach usługowych dla sekcji spadochronowej i szybowcowej, bo świeżo upieczeni piloci przeszli natychmiast do „konkurencji"...

– Nie rozumiem dlaczego piloci, którzy przeszli do ZUA czy lotnictwa sanitarnego (bo i ono działa na Pojezierzu), tracą od razu kontakt ze swoim klubem, który ich wychował?

— Dotyka pan znów bardzo dla nas drażliwej sprawy. Zanim pilot otrzyma wszystkie uprawnienia, jest z reguły bardzo czynnym członkiem klubu. Dopomina się o przysługujące mu przywileje, dba o składki i spełnia wszystko co wymagane jest w procesie szkolenia. Ale z chwilą zdobycia kwalifikacji odchodzi natychmiast, poświęcając się wyłącznie pracy zawodowej, nie dbając już o społeczną.

– Panie prezesie, przejdźmy do bardziej pogodnej tematyki. Od jak dawna związany jest Pan z aeroklubem w Olsztynie?

— Mógłbym obchodzić w tym roku, gdyby takie uroczystości istniały — piętnastolecie. Z tym, że od trzech lat prezesuję, a przedtem pełniłem funkcję sekretarza.

– Od kiedy mieszka Pan w Olsztynie?

— Prawie od trzydziestu lat. Pochodzę z Lublina. Przyjechałem tu właściwie na trzy dni... No, i zostałem.

– Gdzie Pan pracuje i na jakim stanowisku?

— W Przedsiębiorstwie Transportu Samochodowego Łączności. Jestem tam dyrektorem.

– Czy Pan jako dyrektor wielkiego przedsiębiorstwa pomaga czasami prezesowi aeroklubu?

— Nieraz są takie sytuacje. Mieliśmy na przykład uszkodzony szybowcowy wóz transportowy, który mogli szybko i sprawnie naprawić na miejscu jedynie specjaliści z mojego przedsiębiorstwa, bez konieczności odsyłania wozu do wytwórni.

– Przypuszczam, że ani prezes, ani kierownik aeroklubu Władysław Sitarski nie przejdziecie Panowie nagle do agrolotnictwa, pozostawiając podstawowe szkolenie lotnicze na lasce losu. W związku z tym interesują mnie zamierzenia, perspektywy rozwoju aeroklubu, który przecież działa w wielkim dziś mieście wojewódzkim. Przyznać muszę, bo nie byłem tu kilka lat, że miasto wasze rozrasta się, pięknieje z każdym dniem. Czy mogę prosić o prognozy godne wspaniałego regionu Warmińsko-Mazurskiego?

— Chcemy przede wszystkim zabezpieczyć w aeroklubie warunki socjalne i warsztatowe. Pragniemy, aby nasz klub rozwinął się na miarę województwa. Z dumą można mówić o naszych zakładach opon samochodowych, nowoczesnym planetarium lotów kosmicznych jak i budujących się obiektach sportowych czy o hotelu (tzw. nowotelu), zbudowanym tuż koło lotniska przez firmę francuską. I nasz aeroklub musi stać się swego rodzaju obiektem reprezentacyjnym w województwie. Tym bardziej, że w związku z rozwojem turystyki rola naszego klubu poważnie wzrośnie. Istnieją już szerokie w tym zakresie plany. Mamy nadzieję, że przy pomocy władz wojewódzkich, które nigdy nie szczędziły i nie szczędzą ani środków finansowych, ani zachęty do dalszej pracy, uda nam się zrealizować wszystkie zamierzenia, tym bardziej, że program perspektywicznego rozwoju aeroklubu aprobowany został przez władze wojewódzkie. Istnieje także generalny, wieloletni, bardzo dokładny plan opracowany w Ministerstwie Komunikacji. Chodzi tu o wszystkie zagadnienia związane z lotnictwem cywilnym na terenie województwa. Plan ten jest obecnie poddawany szczegółowej analizie i jeśli tylko zostanie przyjęty przez nasze władze, z miejsca można będzie przystąpić do jego realizacji. Niezależnie od tego, w ramach naszej organizacji, będziemy unowocześniać obecnie istniejący budynek klubowy, przystosowując go do aktualnych potrzeb.

– Serdecznie dziękuję za gościnę w aeroklubie i rozmowę.

PAWEŁ ELSZTEIN

GŁOSY i ODGŁOSY ODGŁOSY ODGŁO

O PORTACH I PILOTACH

Zostać pilotem komunikacyjnym, to marzenie wielu młodych chłopców. Dzisiaj w Singapurze, jutro w Sydney. Zamiast 40-godzinnego tygodnia pracy tylko odsłużyć przeciętnie 60 godzin lotu miesięcznie i do tego jeszcze wysokie zarobki.

O cieniach i blaskach zawodu pilota samolotów komunikacyjnych pisze styczniowy **„Flug Revue"**. Ten przeciętnie tylko piętnastogodzinny tydzień pracy jest iluzją. Podobnie jak i szybkie dojście do wysokich zarobków kapitana dużych samolotów. Zawód pilota wymaga stałego kształcenia się, podnoszenia kwalifikacji i dbałości o zdrowie. Okresowe egzaminy, sprawdziany techniki pilotażu, zajęcia na symulatorach powodują, że piloci nie narzekają na nadmiar wolnego czasu. Istnieje również eliminacja jednostek nie spełniających bardzo wysokich wymagań. A wymagania te stale rosną. Ogromny postęp w konstrukcji samolotów i ich wyposażeniu powoduje, że załogi latające muszą opanowywać skomplikowany sprzęt i dostosować się do złożonych sytuacji w stale wzrastającym ruchu lotniczym. Piloci zmieniają się z prowadzących maszynę na dowódców swoich powietrznych olbrzymów. Zawód ten nie traci jednak nic ze swojej romantyki.

Mimo nietypowej w tym roku zimy, braku śniegu i mrozu, szereg czasopism fachowych w zgodzie z kalendarzem przynosi artykuły omawiające problemy zimowej eksploatacji lotnisk. **„Airport Forum"** omawia plan akcji odśnieżania i wyposażenia portu lotniczego Schwechat pod Wiedniem. Odśnieżanie lotniska wcale nie jest takie proste. Powierzchnie, które trzeba pozbawić pokrywy śnieżnej i lodu, są bardzo duże. Na Okęciu to mniej więcej szosa Warszawa — Radom. A należy pamiętać, że odśnieżać trzeba bardzo szybko i sprawnie, aby nie zakłócać ruchu samolotów. W każdym porcie jest więc spora koncentracja sprzętu mechanicznego w postaci pługów śnieżnych, wirników, frezów i pojazdów do rozsypywania środków chemicznych.

Sprzęt mechaniczny jakim dysponuje wiedeńskie lotnisko pozwala na odśnieżenie go, przy średnim opadzie, w ciągu 30 minut. Pojazdy odśnieżające poruszają się przy tym po drodze startowej z prędkością 25—30 km/h. Warto podkreślić, że obsługa maszyn odśnieżających liczy zaledwie 10 osób dyżurnych i 10 osób ewentualnego uzupełnienia. Ta wielka koncentracja sprzętu opłaca się jednak, gdyż każda minuta przetrzymania samolotu w powietrzu kosztuje bardzo wiele.

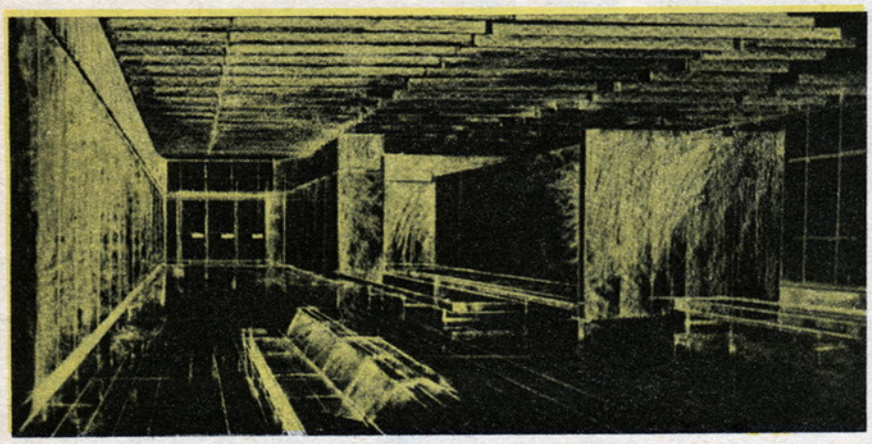
I jeszcze jeden materiał z tego samego czasopisma. Potrzeba koordynacji planów lotu. Mowa jest o koordynacji z punktu widzenia przepustowości portu lotniczego. Wiadomo, że na każdym lotnisku występują godziny szczytu, kiedy przepustowość dworca lotniczego, płyt peronowych i dróg startowych wykorzystana jest do maksimum. Z drugiej strony istnieją okresy o stosunkowo mniejszym ruchu. Właściwa koordynacja tego ruchu, bardziej równomierne rozłożenie jego w czasie, pozwala na podnoszenie przepustowości portów lotniczych przy jednoczesnym zmiejszeniu kosztów eksploatacyjnych przewoźników, których samoloty nie muszą oczekiwać w kolejce do lądowania.

„Interavia" w swoim styczniowym numerze omawia problem walki o pasażera toczonej przez amerykańskie towarzystwa lotnicze. Z blisko dwunastu milionów pasażerów przewiezionych nad północnym Atlantykiem w 1973 roku blisko dwie trzecie stanowili obywatele USA, ale jedynie nieco mniej niż połowa korzystała z amerykańskich samolotów. W lotach czarterowych stosunek ten był jeszcze bardziej niekorzystny dla amerykańskich linii lotniczych. Skutkiem tej analizy były kroki poczynione przez władze amerykańskie, mające na celu poprawę warunków działalności własnych towarzystw i ograniczenie dotychczas obowiązującej wolnej konkurencji na drodze do pozyskania pasażera.

Jednym z pierwszych towarzystw europejskich jakie odczuło następstwa tych decyzji, była belgijska SABENA.

(ż)

NOWY KRAJOWY DWORZEC LOTNICZY W WARSZAWIE



Tak wygląda sala przylotowa. Za 4 miesiące można będzie sprawdzić wizję projektanta.

Tuż za obecnym dworcem krajowym wyłonił się pawilon nowego dworca.

W połowie bieżącego roku oddany zostanie do użytku nowy pawilon odlotowy krajowego dworca lotniczego.

Przyznam się szczerze, że kiedy wybierałem się na Okęcie, aby obejrzeć budowę nowego pawilonu, spodziewałem się, że ujrzę jeszcze jeden baraczek, może trochę większy i nieco mniej brzydki, ale jednak baraczek. Wielokrotnie oglądałem z daleka budowę nowego pawilonu, ale jakoś nie mogłem sobie wyobrazić, aby można było w tym miejscu zbudować coś ładnego, funkcjonalnego. Dopiero w czasie ostatniej wizyty, kiedy część pawilonu otrzymała już ściany osłonowe i zarysował się wyraźnie kształt nowego dworca, zmieniłem zdanie. Na warszawskim Okęciu powstaje naprawdę ładny budynek, który — co najważniejsze — diametralnie zmieni warunki odprawy pasażerów i pracy obsługi lotniska. Oddanie do użytku nowego pawilonu zakończy wreszcie dotychczasową, trwającą już trzydzieści lat, prowizorkę i panujący tak wiele lat styl „barakowy".

Nowy powilon odlotowy krajowego dworca lotniczego w Warszawie powstaje na miejscu, gdzie już w latach trzydziestych stał zniszczony następnie przez hitlerowców dworzec lotniczy. Po wojnie zbudowano w tym miejscu najpierw pierwszy, a następnie dobudowywano kolejne baraki, tak długo spełniające funkcję reprezentacyjnego dworca lotniczego. Po przeniesieniu ruchu międzynarodowego w maju 1969 roku do nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego, zespół baraków przejął zadania dworca krajowego i różne funkcje zaplecza portu lotniczego. Zbudowanie nowego pawilonu odlotowego poprawiło na pewien czas warunki odprawy pasażerów, ale już niedługo wzrastający ruch lotniczy spowodował, że wszystko to było za mało.

Część baraków spłonęła w 1972 roku. To przyspieszyło wyrok i wreszcie rozpadające się i zagrzybione baraki skazano na rozbiórkę.

Decyzja o budowie nowego pawilonu odlotowego zapadła w styczniu 1973 roku. W dwa i pół roku później budynek ma być oddany do użytku. Cykl normatywny budowy tego rodzaju obiektu przewiduje jego realizację w okresie trzydziestu sześciu miesięcy. Będzie więc on nieco skrócony — o około sześć miesięcy. Przy uwzględnieniu ogromnych trudności, na jakie natrafiali realizatorzy, jest to sukcesem. Nie w pełni zadowala to jednak pasażerów Polskich Linii Lotniczych LOT, którzy już dzisiaj, ba, nawet wczoraj chcieliby korzystać z nowego, przestronnego budynku, a nie tłoczyć się w przyciasnej już salce odlotowej. Musimy jeszcze uzbroić się w cierpliwość na kilka miesięcy.

Realizację budowy nowego pawilonu dworca krajowego, a raczej budowę nowego dworca, podzielono na trzy etapy. Pierwszy, trwający trzy miesiące, to przeniesienie dotychczasowych użytkowników z baraków podlegających rozbiórce do innych pomieszczeń. Nie było to łatwe. Trzeba było znaleźć na terenie już i tak zagęszczonym kwaterunkowo portu lotniczego około tysiąc metrów kwadratowych pomieszczeń i rozdzielić je poszczególnym użytkownikom. Nie przebiegało to bez sporów, ale uporano się z tym problemem w przewidzianym terminie.

Drugi etap to budowa nowego pawilonu odlotowego. Zakończy się on w połowie roku. Wreszcie trzeci — to adaptacja obecnego pawilonu odlotowego na pawilon przylotowy. Zakończenie tego etapu oznaczać będzie, że Warszawa będzie posiadała znośne zupełnie, dużo lepsze niż obecnie warunki obsługi krajowych pasażerów lotniczych.

Budowa nowej hali nie przebiegała bez trudności. Napięty termin realizacji powodował, że budowa postępowała prawie równolegle z napływem dokumentacji. Do tego jeszcze — konieczność składania z wyprzedzeniem zamówień na materiały i wyposażenie. Warto tutaj podkreślić duży wysiłek służby inwestycyjnej Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, która przejęła na siebie poważny udział w koordynacji zamówień i dostaw.

Dalszą trudnością była ogromna ilość niezinwentaryzowanych urządzeń, kabli i instalacji, które wynajdywano w ziemi pod budowanym pawilonem. Poważnie to ograniczyło możliwość stosowania sprzętu zmechanizowanego. Trzeba było wiele wykopów wykonywać po prostu łopatami. Obecnie pozostał jeszcze problem — jak wykopać w terminie rów długości 500 metrów pod urządzenia kanalizacyjne. Koparką nie można tego robić, gdyż groziłoby to uszkodzeniem sieci zasilania lotniska, bądź przerwaniem kabli telefonicznych.

Jak będzie wyglądał nowy pawilon? Będzie skromny, ale elegancki. Lekka konstrukcja pawilonu posiadać będzie ściany osłonowe z aluminium i szkła. W te ściany wkomponowane będą okładziny drewniane, orzechowe. Podobnie będą wyglądały szerokie markizy, chroniące pasażerów tak od strony podjazdu jak i wyjścia na płytę lotniska.

Od strony podjazdu prowadzić będzie szerokie wejście do obszernej poczekalni mieszczącej 200 miejsc siedzących. Po obu stronach znajdować się będą pomieszczenia obsługi. Na sali z lewej strony ogólnodostępna restauracja, z możliwością jednoczesnej obsługi stu konsumentów. Po prawej stronie lady odprawy pasażerów, a za nimi taśmociągi bagażowe. W hali znajdą się również: kiosk z gazetami, kwiaciarnia, stoisko informacji itp.

Mniej więcej w środku znajdą się stanowiska kontroli dokumentów, a za nimi druga poczekalnia odlotowa ze 150 miejscami siedzącymi. Nie groźne będą już opóźnienia odlotów, jakie występują czasami jesienią. Pasażerowie, nawet kilku samolotów, będą mogli wygodnie poczekać na odlot swojej maszyny. Z poczekalni odlotowej prowadzić będą trzy wyjścia na płytę peronową. Znacznie usprawni to organizację ruchu pasażerów. Odpowiednia informacja pozwoli na kierowanie, na przykład, pasażerów odlatujących do Szczecina do wyjścia numer 2, a pasażerów do Krakowa do wyjścia numer 3.

Pierwsza poczekalnia będzie posiadała posadzkę marmurową (już kładziona), a poczekalnia odlotów wykładzinę dywanową. Przed promieniami słońca chronić będą szyby typu termizol, jak i system klimatyzacji. Sufit wyłożony będzie aluminiowym rastrem z wgłębieniami na punkty świetlne.

Pewne prace modernizacyjne przewidywane są również w obecnie użytkowanym pawilonie odlotowym. Po przystosowaniu go dla potrzeb dworca przylotowego wyposażony będzie on w specjalne podjazdy dla wózków bagażowych w taśmociągi itp. Po ukończeniu budowy, nowy krajowy dworzec lotniczy będzie miał powierzchnię prawie pięciokrotnie większą niż posiada obecnie. To świadczy o miarze postępu. Sama nowa hala odlotowa ma blisko dwa tysiące sześćset metrów kwadratowych.

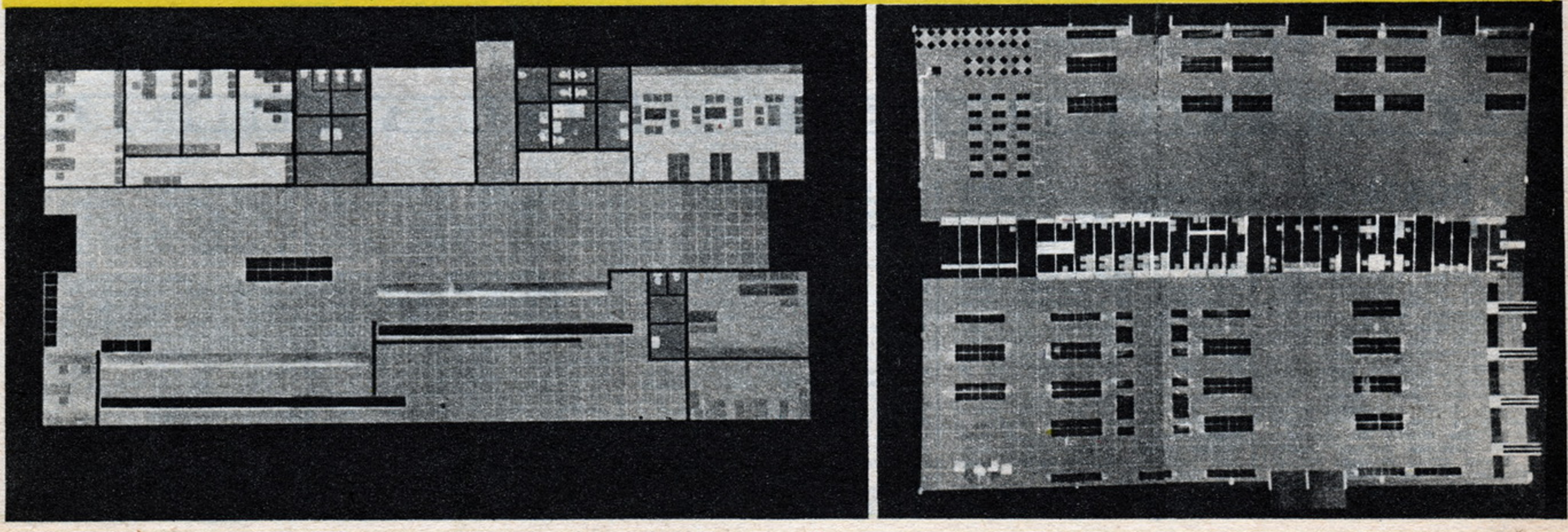
Jeszcze kilka słów o realizatorach tego obiektu. Głównym wykonawcą jest Przedsiębiorstwo Budownictwa Kolejowego z Radomia. Mimo poważnego obciążenia innymi obiektami, stara się ono wywiązać z niełatwych obowiązków. Duże słowa uznania należą się Centralnemu Ośrodkowi Projektowo Badawczemu Mostostalu, a szczególnie inż. S. Mądremu, za konstrukcję pawilonu. Ze strony inwestora, to jest Zarządu Ruchu Lotniczego, trzeba by wymienić cały pion inwestycyjny, ale ograniczymy się tylko do dwóch osób: dyrektora J. Pikuły i inż. F. Kozłowskiego. Należałoby sobie tylko życzyć, aby budowa nowego pawilonu zrealizowana została przed letnim szczytem przewozowym.

No cóż, wyraźnie poprawi się sytuacja pasażerów krajowych. Należy sądzić, że przepustowość nowego dworca obliczana jest na około 1,5 miliona pasażerów rocznie. Pozwoli to na kilka lat oddechu. Nie rozwiązana została jednak dotychczas sprawa poprawy w ruchu zagranicznym. Ostnieją już bardzo ciekawe projekty budowy nowego dworca zagranicznego na Okęciu, po południowej stronie lotniska, ale to już zupełnie inna historia i do niej jeszcze wrócimy.

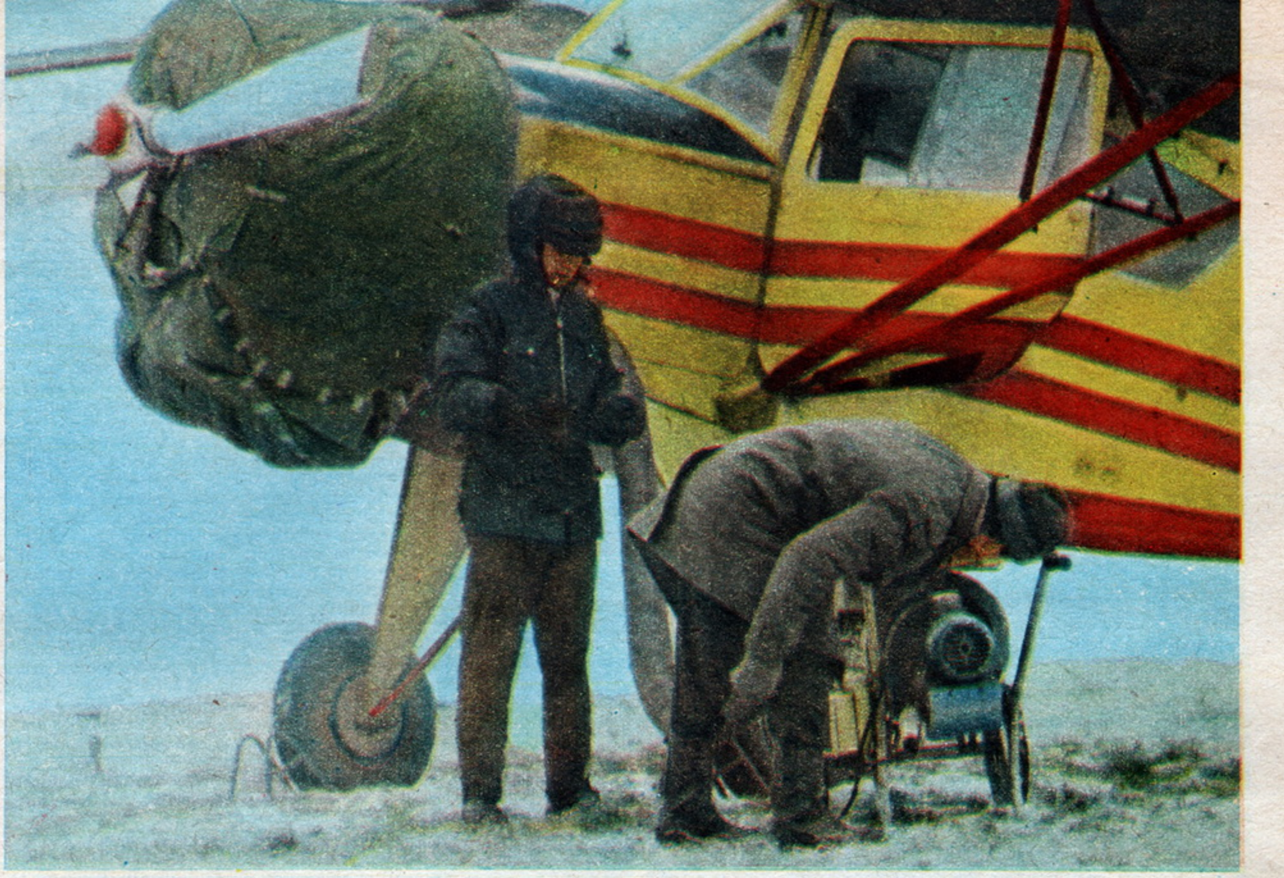
HENRYK ŻWIRKO

Schematy poniżej przedstawiają rozkład pomieszczeń nowego krajowego dworca lotniczego na Okęciu. Po lewej – pawilon przylotowy. Z lewej jego strony stanowiska wydawania bagażu wyposażone w dwa taśmociągi. ● Z prawej pawilon odlotowy. W dole zdjęcie poczekalnia, po prawej stanowiska odprawy pasażerów i 4 taśmociągi, przez środek ciąg kiosków i stanowisk kontroli dokumentów, u góry poczekalnia odlotowa, w lewym górnym rogu restauracja.

Zdjęcia autora



Można latać i walczyć sportowo nawet w śnieżycy — udowodniły to załogi startujące w IX (XIV) Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych w Świdniku. Zresztą nie tylko w śnieżycy. Także we mgle, przy silnych wiatrach, podczas marznącej mżawki oraz gradobicia. I nie tylko latać. Także precyzyjnie nawigować, bezbłędnie trafiać do wyznaczonego obiektu czy punktu na trasie, odnajdywać sprytnie ukryte znaki, identyfikować na podstawie zdjęć zagrody i pojedyńcze domki. I to wszystko czynić jednocześnie, na raz. I nie na wielkich i bogato wyposażonych samolotach, lecz na małych i lekkich sportowych „awionetkach", na niezawodnych „Wilgach" i „Gawronach". Dla uspokojenia służby ruchu lotniczego dodam, że przy tym wszystkim można latać bezpiecznie. Trzeba tylko dobrze posiąść lotnicze umiejętności. Tak, jak uczestnicy lubelskiego turnieju zimowego, który z uwagi na wyjątkowo kapryśną pogodę przejdzie do historii lotnictwa sportowego jako zmagania o najwyższym stopniu trudności. Ale zacznijmy wszystko od początku, przeżyjmy to jeszcze raz.



można walczyć i w śnieżycy

HENRYK KUCHARSKI

ZLOT DO LUBLINA

3 lutego rano wystartowaliśmy „Gawronem" z Warszawy do Lublina. Po raz pierwszy lecieliśmy razem i to od razu w załodze na tak poważną imprezę jak Lubelskie Zimowe. Funkcję pilota pełnił mój sąsiad z bloku, w którym mieszkam, młody członek samolotowej kadry narodowej **Krzysztof Włodarkiewicz.** Ja leciałem tym razem w charakterze jego nawigatora. Stanowiliśmy więc, co było przedmiotem naszych żartów, nie tylko reprezentację ulicy, ale nawet jednego bloku. Z tyłu, wśród wielkich nart samolotowych zabranych na przypadek śniegu, zdołał się jakoś usadowić nasz mechanik, **Edward Gryszkiewicz.**

Wykonując pierwszy wspólny lot treningowy, pomimo pogarszającej się pogody dolecieliśmy bez przeszkód do Lublina, gdzie w przeciwieństwie do Warszawy zastaliśmy zimową aurę. Na lotnisku miejscowego aeroklubu co chwila lądowały zawodnicze samoloty. Spieszyliśmy się wszyscy, bowiem o jedenastej miał nastąpić start do pierwszej konkurencji. Widzialność powoli, ale systematycznie pogarszała się jednak co spowodowało, że konkurencję odwołano.

Gdyby jednak chociaż taka pogoda była podczas pierwszych rozegranych konkurencji — wzdychaliśmy potem w trakcie zawodów.

Tymczasem zlot ostatnich załóg do Lublina trwał jeszcze przez następny dzień. My tymczasem jeździliśmy z hotelu w Lublinie do Świdnika na śniadanie, potem na lotnisko Aeroklubu Lubelskiego, by z kolei wrócić do Świdnika na obiad i potem znów do hotelu. Na kolację w Świdniku już nikomu jechać się nie chciało. Przyczyną krzyżowania szyków organizatorom i zawodnikom była zła pogoda.

Dopiero trzeciego dnia naszego pobytu na Lubelszczyźnie, kiedy zaczęto już nawet wątpić w rozegranie zawodów, wystartowaliśmy po raz pierwszy.

POGROM NAD KRZCZONOWEM

Po mroźnej nocy samoloty zostały podgrzane starannie przez mechaników. Wreszcie następuje długo oczekiwany, pierwszy start. „Wilga" szybko ginie z pola widzenia. Kolej na nas. Mechanik trzyma już silnik naszego „Gawrona" na obrotach. Osiem minut przed startem odbieramy od głównego sędziego, **Waldemara Grossa** zadanie dnia w zapieczętowanej kopercie. Szybkie zapoznanie się z zadaniem, wykreślenie trasy, wstępne obliczenia i biegniemy do samolotu. Krzysztof startuje, ja kończę przygotowanie mapy i sprawdzam obliczenia. Po wykonaniu kręgu rozpoczynamy walkę na trasie. Dwie proste, łuk i prosta do Świdnika, gdzie jest nasza meta. Dwa pierwsze PZK (punkty zwrotne kursu) w Starościnie i Dratowie osiągamy raczej w czasie, ale znaków mamy mało. Pogoda jest jednak zła, staramy się przynajmniej oblecieć w miarę regularnie trasę i nie zgubić orientacji szczegółowej. W rejonie Łącznej wchodzimy na łuk. Tylko kątem oka spoglądam na wielki plac budowy pierwszej, pilotującej kopalni przyszłego Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Widzialność coraz gorsza, lecimy coraz niżej, niemal muskamy kołami zamglone lasy. Na szczęście — na Krzczonów wychodzimy precyzyjnie i odnotowujemy wyłożony na ziemi pomarańczowy znak w kształcie litery Z. Ostatnią prostą przelatujemy z wykorzystaniem lotniskowej radiolatarni, która zapewnia bezpieczny dolot. Nad Świdnikiem jest jednak ciemno, na skutek czego przelatujemy metę o minutę za wcześnie, łapiąc głupio kilkadziesiąt punktów karnych.

Tymczasem na trasie samoloty walczyły samotnie nie tylko o regularność lotu i znaki ale także o utrzymanie się na linii kursu. Już I PZK nie znalazły cztery załogi, nad II PZK brakło trzech samolotów. Jednak prawdziwą klęskę przeżyli zawodnicy nad Krzczonowem, gdzie nie zdołało się zameldować aż 17 spośród 27 załóg. Ominięcie choćby jednego PZK oznacza zero punktów. Tak więc w pierwszej niezwykle trudnej, ale i pechowej konkurencji, sklasyfikowano zaledwie sześć załóg. Wśród nich znaleźliśmy się i my. I to ku naszemu wielkiemu zaskoczeniu i nie mniejszej radości — na pierwszym miejscu! Na dwóch następnych pozycjach były już jednak załogi uważane za faworytów: **W. Świadek — W. Targoński** i **St. Marliński — A. Przybyła.** Trzy następne sklasyfikowane załogi to: **M. Orczykowski — Z. Puchała, T. Kaczyński — K. Beta** i **A. Ciesielski — W. Trawiński.** Reszta nie mogła się pochwalić żadnym dorobkiem punktowym.

WRACAĆ NA LOTNISKO

Następnego dnia zawodnicy szykowali się ze zdwojoną enregią do walki. Nie brakło jednak sceptyków, którzy wątpili w celowość rozgrywania konkurencji przy tak złej pogodzie. Komunikaty meteo zapowiadały jednak minimum pogody do odbywania lotów. Opierając się na nich, kierownik sportowy zawodów **Zdzisław Dudzik** wyznaczył następną konkurencję, podobną charakterem do poprzedniej — lot po prostych i łuku z odnajdywaniem znaków.

Co 3 minuty startują więc samoloty. Już na pierwszym odcinku przelatujemy nad historycznym Dysem. Tu, gdzie stoi dziś pomnik i piękna szkoła, trzydzieści lat temu znajdowało się polowe lotnisko, na którym lądowały samoloty bojowych pułków „Warszawa" i „Kraków". Starając się trzymać trasy i zbierając mozolnie znaki, przelatujemy przez skraj kwitnącego dziś Chełma, pierwszej stolicy Polski Ludowej. Tymczasem w eterze coraz więcej niespokojnych głosów. Ktoś tam nie wytrzymuje napięcia i zawraca z trasy. Coraz liczniejsze są meldunki o złej pogodzie. Kiedy jesteśmy już na końcu łuku, a więc blisko mety, słychać w słuchawkach polecenie:

— Wszystkie samoloty, zawracać na lotnisko!

Szkoda, bo szło nam nieźle, ale pogoda jest rzeczywiście podła. Kierując się wskazaniami radiokompasu, pewnie mkniemy przez śnieżne zamiecie do domu. Sprawna łączność radiowa oraz zapalone światła pozycyjne i włączone reflektory zapobiegają ewentualnej kolizji w powietrzu. Chociaż narzekamy na brak ogrzewania i nieszczelność kabin „Gawronów", przez które dostają się mroźne strugi powietrza, chwalimy sobie ich niezawodność. Bez względu na pogodę i temperaturę oraz położenie manetki gazu, silniki pracują jak najlepsze zegarki. A to pozwala nie tylko bezpiecznie dolecieć do domu, ale także wewnętrznie uspokaja, odciąża uwagę, bardzo mocno napiętą podczas zawodów.

NIE MA ŻARTÓW

Czas ucieka, a tu dopiero jedna rozegrana konkurencja. Grozi nierozegranie zawodów. Potrzebne są co najmniej trzy konkurencje. Skończyły się żarty, czeka nas ciężka praca — mówimy, kiedy komisja sportowa poleca przygotować na następny dzień trasy aż dwóch konkurencji. Do późnej nocy nanosimy więc trasy na mapy, oblepiamy je wymyślnymi foliami, paskami, przylepcami, wykonujemy niezbędne obliczenia.

W piątek 7 lutego, już o dziesiątej, startują pierwsze samoloty. Dzień ten to nieustanna zmienność pogody. Mgła przeplatała się ze słońcem, intensywne opady i marznąca mżawka z klarownością powietrza, wiosenny grad z zimową burzą śnieżną, widzialność niemal zerowa z prawie nieskończoną, po bardzo odległy horyzont.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

można walczyć i w śnieżycy

HENRYK KUCHARSKI

Triumfatorzy IX (XIV) Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych w Świdniku, pilot WITOLD ŚWIADEK (z prawej) i nawigator WIESŁAW TARGOŃSKI z Aeroklubu Rzeszowskiego.

Zdjęcia: B. Koszewski (5) i H. Kucharski (1)

Zdobywcy drugiego miejsca, pil. KRZYSZTOF WŁODARKIEWICZ (z prawej) i nawig. HENRYK KUCHARSKI z Aeroklubu Warszawskiego.

STANISŁAW MARLIŃSKI i ANNA PRZYBYŁA z Aeroklubu Radomskiego, którzy uplasowali się na trzeciej pozycji

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

W obydwu konkurencjach tego dnia trzeba było wykazać się dużymi umiejętnościami, by wykonać trudne zadania, a jednocześnie mieć sporo szczęścia, by lecieć w okienkach lepszej pogody.

Przed startem dostajemy 8 zdjęć do zidentyfikowania z obiektami na trasie. Jednocześnie mamy szukać znaków. Trasa przypomina obrys śladów buta i znajduje się w rejonie wyznaczonym przez takie miejscowości jak: Świdnik, Lubartów, Poniatowa, Kraśnik, Janów Lubelski i Krasnystaw. Dokładnie wiedzie jednak przez malutkie wioski, bezdroża, obszary na mapie niczym nie zaznaczone. A jednak zwłaszcza w okresach słońca przekonujemy się jak prężna, piękna i bogata jest ziemia lubelska, ile na niej się zmieniło i urosło. Niestety, nie wszystko to znajduje odwzorowanie na naszych przestarzałych mapach, co stanowi dodatkowe utrudnienie w nawigowaniu.

Pilnując orientacji szczegółowej i regularności lotu, wypatrujemy oczy za znakami i obiektami. Mamy tego strasznie mało, zaledwie cztery znaki, a zdjęcia żadnego, tymczasem Świdnik już przed nami. Niepocieszeni meldujemy się u kierownika sportowego na „spowiedź". Okazuje się że... pomylono komplety zdjęć i liczą się tylko znaki. Nie jest więc źle, jest dobrze. Zajmujemy trzecie miejsce za **P. Szczepańskim — M. Lorkowskim** oraz **St. Marlińskim — A. Przybyłą.**

Nie czas jednak na rozważania. Samoloty startują już do następnej konkurencji. Z tym samym kompletem zdjęć lecimy na trasę mocno powyginanej krzywki, wykreślonej na zachód, południe i wschód od Świdnika. Walcząc z przeciwnościami aury o możliwie najlepszy wynik, w pewnym momencie wypadamy z burzy śnieżnej w pełnię słońca, błękit i wspaniała, kilkudziesięciokilometrowa widzialność. Jest prawie połowa trasy, mamy już trzy znaki i tyleż zdjęć, nie jest więc źle, jeszcze zapewne wiele przed nami. Przy takiej (!) pogodzie znajdziemy całą resztę — jesteśmy tego pewni. Przychodzi moment odprężenia, lecimy „na luzie", uśmiechnięci. I oto zupełnie niespodziewanie spada na nas świadomość utraty szczegółowej orientacji w terenie. Nerwowe chwile odszukania się. Uciekają cenne sekundy i minuty. Wreszcie odnajdujemy się, ale zdenerwowanie daje o sobie znać. Przepuszczamy łatwe zdjęcia i znaki. Ponownie zła pogoda odbiera nam ostatnie szanse na dobry wynik. Lądujemy na 12 pozycji, ze sporą stratą do najlepszych. Triumfuje doświadczona załoga Świdnika, **R. Kasperek — E. Milcarz**, która odnajduje aż 14 znaków i obiektów, przed małżeństwem **Iwańskich** (11 znaków i obiektów). Spadamy na drugie miejsce, o 85 pkt za rzeszowską załogą, **W. Świadek — W. Targoński.**

OSTATNIA SZANSA

Sobota jest dniem czwartej i ostatniej konkurencji zawodów i ostatniej szansy walki; dla jednych, w tym także dla nas — o zwycięstwo, dla innych o poprawienie lokaty czy miejsca, premiowanego startem w mistrzostwach Polski. Zadaniem jest lot po kole z odnajdywaniem znaków. Obowiązuje oczywiście, jak zwykle, pełna regularność lotu — na jawnych PKC (punktach kontroli czasu) z dokładnością 10 sekund, a na nieujawnionych punktach (NPKC) — 30 sekund. Pogoda jest dobra i dla wszystkich jednakowa. Wszyscy mogą wreszcie wykazać pełnię swoich możliwości.

Walczymy w skupieniu, tak jak zapewne robi to pozostałe 26 załóg. Zawieszeni na 300 metrach szukamy pomarańczowych płócien, wyłożonych nie wiadomo gdzie i to na ogół w bardzo przemyślny, chytry sposób. Literę T odnajdujemy w środku chłopskiej zagrody, natomiast dwie pomarańczowe pałki wystają ledwo, ledwo zza stodoły. Gdzieś tam w dole śledzą nasze przeloty sędziowie — **Lech Juszczyk, Stanisław Należyty, Tadeusz Płatek.** Bez nich i bez wielu innych marznących na mrozie i smaganych śnieżycą, niemożliwa byłaby nasza podniebna rywalizacja.

ZWYCIĘZCY

I oto koniec konkurencji i całych zawodów. Przywozimy 10 znaków i jak się okazało był to najlepszy wynik dnia. Najgroźniejsi nasi rywale mają jednak tylko o jeden znak mniej. Odrobiliśmy 75 punktów, ale to za mało, by odnieść ostateczne zwycięstwo. Druga lokata to jednak także ogromny sukces. Przegraliśmy nieznacznie tylko z mistrzami Polski z roku 1972, młodą ale już bardzo doświadczoną załogą Aeroklubu Rzeszowskiego, **W. Świadek — W. Targoński.**

Witold Świadek był ponadto wicemistrzem Polski. 26-letni instruktor-pilot wylatał 1100 godzin na samolotach. Jest magistrantem AWF we Wrocławiu. 29-letni **W. Targoński** jest również doświadczonym pilotem sportowym. Magister inżynier, jest specjalistą inżynierii sanitarnej.

Mój pilot, 31-letni **K. Włodarkiewicz**, startował na zawodach jako nauczyciel jednej z warszawskich szkół, a czytać będzie te słowa jako nowy szef wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego. **St. Marliński** i **A. Przybyła** to doświadczeni piloci i zawodowi instruktorzy Aeroklubu Radomskiego. **R. Kasperek** i **E. Milcarz** już czterokrotnie triumfowali w Lubelskich Zimowych.

PIĘKNA I POŻYTECZNA

Jest już tradycją, że Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe stanowią zawsze mocne wejście w sezon lotny i są jego dużym wydarzeniem. Tak było i tym razem. Ta piękna i pożyteczna impreza wykazała, że mamy wciąż jeszcze liczne grono bardzo dobrych pilotów i sporo utalentowanej młodzieży.

Nie ulega wątpliwości, że na takich jak w Świdniku zawodach, trudnych ale ambitnych, każdy może się czegoś nauczyć. A że latanie zawodnicze jest najlepszą szkołą umiejętności i hartu, nie trzeba doń przekonywać nikogo, komu bliskie jest lotnictwo sportowe. Bezpośrednia rywalizacja w powietrzu to największy magnes dla lotniczej młodzieży, z której przecież rekrutują się kadry dla lotnictwa zawodowego.

POKŁON ORGANIZATOROM

Lubelskie Zimowe organizowane są na przemian przez Aeroklub Lubelski i Aeroklub Robotniczy w Świdniku. Zawsze jest to jednak impreza całej Lubelszczyzny i zawsze wszyscy miejscowi działacze starają się pomóc w jej organizacji. Zawody cieszą się przychylnością władz partyjnych i administracyjnych oraz wsparciem instytucji i zakładów pracy. Tak było i w tym roku, z tym, iż szczególny wkład w organizację zawodów wniosła WSK w Świdniku.

WYNIKI
IX (XIV) LUBELSKICH ZIMOWYCH ZAWODÓW SAMOLOTOWYCH
ŚWIDNIK ● 3—9 LUTEGO 1975 r.

1.	Witold Świadek — Wiesław Targoński (Rzeszów)	— 2 090,8 pkt
2.	Krzysztof Włodarkiewicz — Henryk Kucharski (Warszawa)	— 2 078,4 pkt
3.	Stanisław Marliński — Anna Przybyła (Radom)	— 1 821,4 pkt
4.	Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz (Świdnik)	— 1 744,8 pkt
5.	Andrzej Jukowski — Tadeusz Zach (Świdnik)	— 1 228,2 pkt
6.	Marian Wajda — Alina Kalicka (Kraków)	— 1 202,8 pkt
7.	Jerzy Dyczkowski — Zbigniew Dąbski (Świdnik)	— 1 172,2 pkt
8.	Piotr Szczepański — Maciej Lorkowski (Warszawa)	— 1 169 pkt
9.	Wiesław Iwański — Anna Iwańska (Nowy Sącz)	— 1 157 pkt
10.	Mieczysław Orczykowski — Zbigniew Puchała (Dęblin)	— 1 127,2 pkt
11.	Jan Kuśnierz — Władysław Bubień (Wrocław)	— 1 055,2 pkt
12.	Stefan Makne — Ryszard Gunia (Poznań)	— 1 039,4 pkt
13.	Wiktor Kijak — Wojciech Wiejak (Kraków)	— 1 032,2 pkt
14.	Jerzy Grudziński — Eugeniusz Trochimowicz (Białystok)	— 1 021,2 pkt
14.	Stanisław Pasternak — Franciszek Ragankiewicz (Wrocław)	— 1 019,4 pkt
16.	Waldemar Kozieł — Wacław Sytko (Gdańsk)	— 957,4 pkt
17.	Andrzej Ciesielski — Wojciech Trawiński (Lublin)	— 956,2 pkt
18.	Mirosław Gajewski — Bogdan Szybalski (Kielce)	— 929,6 pkt
19.	Jerzy Przystajko — Jan Gabor (Opole)	— 855 pkt
20.	Augustyn Bartoszek — Joanna Tazbir (Katowice)	— 854,8 pkt
21.	Bogdan Srokowski — Tadeusz Skuza (Warszawa)	— 816,6 pkt
22.	Andrzej Tajchman — Andrzej Warkiewicz (Częstochowa)	— 766 pkt
23	Tomasz Kaczyński — Karol Beta (Łódź)	— 763 pkt
24.	Andrzej Korzeniowski — Piotr Rudomino (Toruń)	— 760 pkt
25.	Roman Kościelny — Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 750,2 pkt
26.	Janusz Trzeciak — Zygmunt Wania (Rzeszów)	— 724 pkt
27.	Jan Pisuk — Józef Badurak (Szczecin)	— 718 pkt

ZDZISŁAW DUDZIK komentuje:

Kierownik sportowy ZDZISŁAW DUDZIK i sędzia główny WALDEMAR GROSS

Z powodu bardzo kapryśnej pogody najtrudniejsze dla mnie było podjęcie decyzji o rozgrywaniu konkurencji. Przed każdą konkurencją oblatywałem trasę śmigłowcem Mi-2 i dysponowałem komunikatem meteorologicznym. Pogoda na trasie bywała jednak tak zmienna i na ogół różna od przewidywanej przez komunikat, że zawsze stawałem przed wielkim problemem: wypuszczać załogi na trasę czy nie?

Pragnę podkreślić, że latam osobiście i organizuję zawody już ponad 20 lat i tak zmiennej, złej i płatającej figle pogody jak podczas IX LZZS jeszcze nie spotkałem.

Na tym większe podkreślenie zasługuje więc fakt, że w tych bardzo trudnych warunkach meteorologicznych załogi dawały sobie bardzo dobrze radę, nawet młode i mało doświadczone, startujące w tego rodzaju zawodach po raz pierwszy. Wszyscy wykazali się wzorową dyscypliną w powietrzu. Latali bardzo dobrze, zaprezentowali wiele zacięcia w walce i wysoki poziom sportowy.

Pomimo dokuczliwej pogody sprawnie działała komisja sędziowska. Wiele pomógł nam śmigłowiec, udostępniony na czas zawodów przez WSK Świdnik.

Uważam, że te niezwykle trudne zawody pozwoliły załogom zdobyć wiele doświadczenia, które z pewnością będzie procentować w ich dalszej karierze sportowo-lotniczej.

W PRACOWNI WROCŁAWSKIEGO KONSTRUKTORA – AMATORA

OD „PTERODAKTYLA" DO RWD-5

MACIEJ DMYSZEWICZ

Tadeusz Dobrociński podczas budowy samolotu „Malec".

Na łamach „Skrzydlatej Polski" wielokrotnie już ukazywały się krótsze lub obszerniejsze wzmianki o wrocławskim amatorze-konstruktorze Tadeuszu Dobrocińskim. Nigdy jednak artykuły te nie przedstawiały całokształtu jego działalności lotniczej. Dlatego też mając możliwość korzystania z jego doświadczenia konstruktorskiego i przyjemność uczestniczenia w pracach, które obecnie prowadzi, postanowiłem przedstawić jego osiągnięcia w dziedzinie lotnictwa amatorskiego oraz prace doświadczalne, w zakresie doskonalenia konstrukcji płata miękkiego.

Tadeusz Dobrociński zaczynał karierę konstruktorską od modelarstwa. Bliskie sąsiedztwo rodzinnej wsi i szybowiska Żar oraz możność obserwacji lotów szybowców obudziły w nim niezmożoną tęsknotę do wszystkiego co lata. Zaczął budować modele szybowców i obserwował ich loty. Śledził też uważnie loty ptaków. Zebrane doświadczenia i wyciągnięte z nich wnioski pozwoliły czternastoletniemu wówczas chłopcu zbudować wierną kopię „lotni" Czesława Tańskiego.

Aparat zrekonstruowany w skali 1 : 1 miał jednak zbyt dużą masę, co utrudniało poruszanie się pilota w czasie rozbiegu na starcie, w konsekwencji zaś nie pozwoliło oderwać się od ziemi.

Pierwsze niepowodzenie nie zniechęciło młodego konstruktora i już zimą tegoż roku nastąpiły dalsze próby, przy czym trudnościom związanym ze zbyt dużą masą zaradzono stosując coś w rodzaju podwozia. Stanowiły je sanki, na których pilot wraz z lotnią zjeżdżał z dużą prędkością ze zbocza. Próby jednak znów się nie powiodły.

Pierwszy udany start miał miejsce po zastosowaniu sanek jako podwozia oraz rodzaju skoczni na końcu „pasa startowego". Był to lot jak gdyby wymuszony, nic też dziwnego, że lądowanie zakończyło się nie tylko rozbiciem lotni, ale także złamaniem ręki i ogólnymi potłuczeniami pilota.

Następną konstrukcją uparcie dążącego do celu chłopca był całkowicie drewniany samolot, który jednak nigdy nie wykonał lotu, a to z powodu braku silnika. Mimo, że od chwili powstania płatowca minęło osiemnaście lat, kadłub jego zachowany został do dnia dzisiejszego i znajduje się w rodzinnej wsi Dobrocińskiego, pod pieczołowitą opieką jego rodziców.

Po ukończeniu szesnastu lat i uzyskaniu zgody rodziców Dobrociński wstąpił do Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, gdzie ukończył kurs spadochronowy, a następnie szybowcowy. Po uzyskaniu srebrnej odznaki szybowcowej, Dobrociński przeniósł się do Wrocławia, gdzie podjął pracę w nowo powstałych Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego. Pracował tam przy produkcji szybowców wszystkich typów, od szkolnego „ABC" do wyczynowej „FOKI".

Służbę wojskową odbywał w jednostce „Czerwonych Beretów". W okresie służby wykonał ponad sześćdziesiąt skoków ze spadochronem z różnych typów samolotów.

Po ukończeniu służby wojskowej rozpoczął pracę jako instruktor modelarstwa lotniczego. Był to rok 1960. W tym czasie Aeroklub PRL ogłosił konkurs na projekt szkolnego szybowca dla harcerzy. Miał to być prosty i tani szybowiec do krótkich skoków. Dobrociński wraz z grupą modelarzy, w warunkach amatorskich, opracował projekt i zaczął realizację. W jednej z modelarni wykonano kadłub i usterzenie, jednak w związku z wygaśnięciem terminu i brakiem jakiegokolwiek zainteresowania ze strony APRL prace przerwano. Dopiero niedawno grupa byłych uczniów Dobrocińskiego podjęła się ukończenia prac.

Szybowiec miał konstrukcję całkowicie drewnianą. Kadłub kratownicowy, kryty sklejką, składał się z części kabinowej oraz prostokątnej belki ogonowej, na której końcu zabudowane było usterzenie poziome rozwiązane jako klasyczne i usterzenie pionowe składające się wyłącznie ze steru. Płat składał się z centralnej części o obrysie prostokątnym i stałym profilu, umocowanej do kadłuba za pomocą dwóch sworzni, po jednym na każdym dźwigarze oraz z części skrajnych, mających obrys trapezowy i wznios + 20°. Na częściach zewnętrznych zabudowane były lotki. Skrzydła miały keson pokryty sklejką i w całości pokryte były płótnem. Kabina pilota nie posiadała żadnej osłony, ani wiatrochronu, nie była też wyposażona w przyrządy pokładowe. Wyposażenie szybowca w hak startowy i brak wyposażenia kabiny podyktowane było wymogami konkursu, miał to bowiem być szybowiec prosty w budowie i eksploatacji, a przeznaczony jedynie do krótkich skoków. Podwozie stanowiła bardzo szeroka płoza (taka sama szerokość płozy, jak i części kabinowej kadłuba), amortyzowana piłkomi tenisowymi.

Z uwagi na wzmianki o tej konstrukcji drukowane już w „Skrzydlatej Polsce", ograniczam się tylko do podania jego danych technicznych i rysunku.

DANE TECHNICZNE

Szybowiec szkolny

Rozpiętość	– 7,00 m
Długość	– 5,00 m
Wysokość na ziemi	– 1,40 m
Pow. nośna	– 8,50 m²
Pow. ustrzerzenia poziomego	– 1,40 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 0,75 m²
Masa własna	– 60 kg
Masla całkowita	– 135 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 15,8 kg/m²

Kolejną konstrukcją Tadeusza Dobrocińskiego, powstałą i oblataną w 1967 r., był miękkopłat „Pterodaktyl-1". Był to płatowiec zupełnie niekonwencjonalny, a jego opracowanie i budowę poprzedziły prace doświadczalne, w czasie których opracowano i zbudowano około czterdziestu modeli miękkopłatów.

„Pterodaktyl-1" był pierwszym w Polsce miękkopłatem, który został oblatany i przeszedł cały obszerny program prób, zarówno wytrzymałościowych jak i aerodynamicznych oraz statecznościowych.

Płatowiec miał konstrukcję z tyczek bambusowych, usztywnionych stalowymi linkami. Powierzchnię nośną wykonano z tkaniny spadochronowej, zaś powierzchnię usterzenia poziomego i pionowego — ze styropianu usztywnionego listwami drewnianymi.

DANE TECHNICZNE

„Pterodaktyl-1"

Rozpiętość	– 6,00 m
Długość	– 6,00 m
Wysokość na ziemi	– 3,30 m
Pow. nośna	– 18,00 m²
Pow. usterzenia poziomego	– 1,20 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 0,45 m²
Masa własna	– 24 kg
Masa całkowita	– 100 kg
Zakres prędkości użytkowych	– 28 do 48 km/h
Obciążenie pow. nośnej	– 5,55 kg/m²

Z uwagi na fakt uprzedniego zamieszczenia opisu i zdjęć z prób tego płatowca w „Skrzydlatej Polsce" oraz z uwagi na specyfikę konstrukcji, bliższe szczegóły zawarte są w dalszej części artykułu.

Wnioski zebrane z doświadczeń z „Pterodaktyla-1", poparte dalszą pracą teoretyczną i próbami z modelami, dały materiał do zaprojektowania i zbudowania następnych konstrukcji, a mianowicie „Sigma-2" oraz „Delta-3".

Suma doświadczeń zebranych przy budowie i oblatywaniu tych konstrukcji dały materiał do zaprojektowania i zbudowania miękkopłata, który miał latać już z własnym napędem. Podobnie jak poprzednie konstrukcje, „Alfa" miała układ klasyczny. Napęd miał stanowić silnik lotniczy Continental o mocy 65 KM. Płatowiec opracowany i zbudowany w latach 1969—70 wyposażony był w trójkołowe podwozie o kołach głównych 420 x 150 mm i z kołem przednim 300 x 125 mm. Koła główne, wyposażone w hamulce, amortyzowane były pneumatykami i krążkami gumowymi, koło przednie — samonastawne lub sterowane, amortyzowane tylko pneumatykiem.

Płatowiec wyróżniał się ciekawie rozwiązanym układem sterowania. Sterowanie podłużne i poprzeczne realizowane było za pomocą przemieszczania środka ciężkości płatowca względem środka parcia płata. Możliwe to było dzięki zastosowaniu przesuwanego w locie fotela pilota. Sterownica w postaci wolantu, którego kolumna wbudowana była na stałe, miała ruchome tylko koło sterownicze, za pomocą którego odbywało się przechylanie płatowca na skrzydło.

Płat zamocowany był do kolumny kadłuba przegubowo (oś przegubu — poprzeczna), dzięki czemu można było go przechylać dla wywołania efektu zakrętu. Napędy stanowiły sztywne zastrzały — popychacze mocowane górnym okuciem w połowie rozpiętości dźwigara, zaś dolnym okuciem — do orczyka wbudowanego w kolumnę nośną. Pozostałe napędy — od orczyka do wolantu — linkowe.

Płatowiec obliczony był dla maksymalnego udźwigu do 500 kg.

DANE TECHNICZNE

„Alfa"

Rozpiętość	– 7,80 m
Długość	– 6,00 m
Wysokość postojowa	– 4,00 m
Pow. nośna	– 23,50 m²
Masa własna	– 148 kg
Masa całkowita	– 248 do 748 kg
Masa użytkowa	– 100 do 600 kg
Obciążenie pow.	– 10,5 do 31,8 kg/m²
Obciążenie mocy	– 3,9 do 11,5 kg/KM
Zakres prędkości użytkowych	– 25 do 55 km/h
Pułap	– 2 000 m

Z uwagi na niesprawność posiadanego zespołu napędowego, konstrukcja nie została oblatana, a jej elementy znajdują się w jednej z wrocławskich modelarni.

Następną konstrukcją był aparat, który miał mieć wielorakie zastosowanie, a mianowicie po niewielkich pracach typu montażowego mógł być używany jako wiropłat z własnym napędem, górnopłat zastrzałowy, dolnopłat zastrzałowy lub wreszcie dwupłat. Był to opisany już w „Skrzydlatej Polsce" w numerze 17/1974 r. samolot „Monika". Wobec zamieszczenia dość szczegółowego opisu wraz ze zdjęciami i rysunkami, nie będę tu się rozpisywał o jego konstrukcji, dodam tylko, że przewidując zastosowanie elementów tego płatowca (kadłub wraz z podwoziem, usterzenie i silnikiem) do wiropłata, Dobrociński opracował i wykonał własnego pomysłu głowicę do wiropłata. Urządzenie charakteryzuje się tym, że ruchy drążka są takie same, a nie odwrotnie niż w klasycznym samolocie. Zainteresowanych szczegółami proszę o korespondencję lub kontakt osobisty. Kadłub wraz z podwoziem i usterzeniem znajduje się w tej chwili u kolegów zajmujących się budową wiatrakowca.

Kolejnym dziełem Dobrocińskiego był lekki samolot amatorski przeznaczony do lotów nadlotniskowych. Jak wiele innych konstrukcji, płatowiec ten w czasie projektowania i potem w czasie budowy przechodził kilka zmian. Dotyczyły one w szczególności sposobu zabudowy silnika. I tak początkowo miał on być usytuowany w przodzie kadłuba, kolejna wersja przewidywała umieszczenie go nad głową pilota z mocowaniem łoża do głównych okuć skrzydła—kadłub. W tym układzie śmigło wirowałoby przed twarzą pilota. Z uwagi na bezpieczeństwo załogi opracowano trzecią, ostateczną wersję, w której zespół napędowy zabudowany został za plecami pilota. Ponieważ „Ważka" została już dość szczegółowo opisana w „Skrzydlatej Polsce", dodam tylko, że samolot ten był pierwszym i zarazem najcięższym płatowcem z serii „belkowców".

W ciągu zaledwie sześciu miesięcy powstał w 1971 r. samolot amatorski „Wrocław". Szybkie tempo realizacji tego samolotu osiągnięto dzięki zastosowaniu niektórych elementów z szybowca „ABC" (skrzydła) oraz „Komar" (kadłub i usterzenie). Kadłub płatowca został dość znacznie poszerzony w rejonie kabiny, od której tylnej ściany zaczynała się część dobudowana przez konstruktora. Usterzenie pionowe zostało poszerzone i obniżono jego wysokość. Usterzenie poziome wzmocniono przez pogrubienie dźwigara w miejscu okucia zastrzału, którym podparto to usterzenie.

Samolot posiadał stałe podwozie amortyzowane pneumatykami i sznurami gumowymi. Napęd stanowił, jak i w dwóch poprzednich konstrukcjach, silnik Volkswagen-1200 o mocy 30 KM. Silnik ten był już dość znacznie zużyty i nie dawał pełnej mocy, postanowiono więc zaczekać na ukończenie prac przy budowie nowego silnika inż. Adama Kolaka. Niestety, w momencie pierwszych prób tego silnika, „Wrocław" już nie istniał. Został zniszczony (podobnie jak motoszybowiec „Cirrus" Józefa Borzęckiego) przez nieznanych wandali.

Samolot „Wrocław" miał dwie wersje różniące się rozpiętością i powierzchnią skrzydeł. „Wrocław-1" ze skrzydłami o rozpiętości 9,00 m miał klapy wyporowe, natomiast „Wrocław-2" miał skrzydła o rozpiętości 6,00 m bez klap, ale wyposażone w płyty brzegowe. „Wrocław" opisany został w „SP" nr 9/1974 r.

Również w 1971 r. oraz na początku 1972 r. w pracowni wrocławskiego konstruktora powstała nowa lotnia, nazwana przez niego „Sigma". Obok celów doświadczalnych, budowana była dla sprawdzenia czy tego typu sprzęt może być względnie bezpieczne eksploatowany. Jednym z zadań doświadczalnych było sprawdzenie przydatności do budowy takiego sprzętu folii poliestrowej jako pokrycia. Szczegółowy opis „Sigmy" zamieszczony był w „SP" nr 28—30/1973 r.

W 1972 r. Dobrociński zaprojektował motoszybowiec „Orchidea", którego konstrukcja oparta została na elementach szybowca SZD-8bis „Jaskółka". Opracowanie przewiduje skrócenie kadłuba i zmniejszenie rozpiętości skrzydeł, zmianę obrysu usterzenia pionowego wraz z nieznacznym zmniejszeniem powierzchni steru kierunku oraz zmianę obrysu przedniej części kadłuba, co wynika z umieszczenia pilota w pozycji leżącej. Usterzenie poziome nie ulega zmianom. Podwozie ma stanowić kółko 300 x 125 mm z hamulcem szczękowym oraz płoza ogonowa. Skrzydła motoszybowca wyposażone w klapy. .

Napęd motoszybowca ma stanowić 2-cylindrowy, dwusuwowy silnik „Trabant-601" o mocy podwyższonej do 30 KM, umieszczony na wsporniku o przekroju kroplowym, wbudowanym w okuciu główne płata. Silnik ma być obudowany kroplową osłoną z laminatu. Śmigło drewniane, dwułopatowe, pchające o skoku nastawnym — własnej konstrukcji. Możliwość ustawienia śmigła „w chorągiewkę".

DANE TECHNICZNE

„Orchidea"

Rozpiętość	– 11,00 m
Długość	– 5,35 m
Wysokość	– 1,40 m
Pow. nośna	– 7,15 m²
Masa własna	– 155 kg
Masa całkowita	– 230 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 32,1 kg/m²

Osiągi obliczeniowe

Doskonałość (z wyłączonym silnikiem)	– 24
Prędkość min.	– 55 km/h
Dopuszczalna prędkość max.	– 180 km/h

CIĄG DALSZY NA STRONIE 8

Próby lotni „Sigma".

CIĄG DALSZY ZE STRONY 7

OD „PTERODAKTYLA" DO RWD-5

Na samolocie „Wrocław" latali piloci o różnych kwalifikacjach.

Zdjęcia: Małgorzata Lempart

Przy motoszybowcu „Orchidea" wykonano już pewne prace, jednak ze względu na kłopoty z silnikiem, nawałem innych zajęć oraz z uwagi na zbyt małe pomieszczenie — prace przy tym ambitnym projekcie przerwano.

Jeszcze Dobrociński nie ukończył projektowania „Orchidei", gdy już w budowie była następna konstrukcja, będąca kontynuacją myśli zawartej w samolocie „Ważka". Konstrukcja ta, nazwana „Łątka", ma być raczej motoszybowcem niż samolotem, zbudowana jest bowiem znacznie delikatniej i lżej. Zastosowany silnik „Wiatr" ma mieć podwyższoną moc i spełniać rolę napędu pomocniczego.

„Łątka" jest płatowcem konstrukcji całkowicie drewnianej, o układzie grzbietopłata. Dwudźwigarowe skrzydła o gęsto rozstawionych żebrach usztywnione są dwiema parami odciągów linkowych z każdej strony kadłuba. Lotki rozwiązano jako zawieszone całkowicie poza obrysem płata. Pokrycie wszystkich powierzchni nośnych ma być wykonane z folii poliestrowej. Usterzenie, zarówno poziome jak i pionowe, wykonano jako pływające. Kadłub ma postać belki, na której zamocowane są usterzenia, w części zaś przedniej — kolumny, do której wbudowane mają być skrzydła. Kabina pilota niczym nie osłonięta. Silnik za plecami pilota. Podwozie stanowi stałe kółko 200 x 80 mm, którego ogumienie jest adoptowane z samolotu Jak-12, reszta zaś wykonana została przez konstruktora. Koło jest amortyzowane tylko pneumatykiem. Płoza przednia amortyzowana piłką tenisową. Układ sterowniczy rozwiązano jako sprzężony — tylko z drążkiem sterowym.

DANE TECHNICZNE

„Łątka"

Rozpiętość	– 10,00 m
Długość	– 5,70 m
Wysokość	– 1,70 m
Pow. nośna	– 10,00 m²
Masa własna	– 40,00 kg
Masa całkowita	– 120,00 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 12 kg/m²
Osiągi obliczeniowe	
Doskonałość	– 13,5
Prędkość max. (dopuszczalna)	– 100 km/h
Prędkość min.	– 40 km/h

W chwili obecnej całkowicie gotowy jest kadłub płatowca, usterzenie poziome i pionowe. Daleko zaawansowane są prace przy budowie skrzydeł (gotowy blok żeber, elementy dźwigarów, okucia).

„Łątka" jest polskim odpowiednikiem szybowca-miękkopłata VJ-23 „Swingwing" Volmera Jensena i Irvena Culvera, opisanego w „SP" nr 50/1973 r.

Termin oblotu przewidziany na lato 1975 r.

Z uwagi na kłopoty z zespołem napędowym, jednocześnie z „Łątką" Dobrociński rozpoczął pracę nad kilku konstrukcjami różnych typów. I tak opracowany został projekt małego samolotu konstrukcji całkowicie drewnianej, w układzie dwupłata. Samolot ten nazwano „Malec".

Na bazie tej konstrukcji powstała następna, tym razem w układzie wolnonośnego dolnopłata. Samolot ten, nazwany „Ortolan", ma wiele cech wspólnych ze swym poprzednikiem. Przy opracowywaniu „Ortolana" wykorzystano m.in. prawie gotowy kadłub samolotu „Malec". W związku z innym układem płatowca (dwupłat — dolnopłat) kadłub ten uległ przebudowie.

Zmieniono również obrys i powierzchnię usterzeń — poziomego i pionowego. Usterzenie poziome otrzymało zastrzał z pojedynczej rury kroplowej.

DANE TECHNICZNE

„Ortolan"

Rozpiętość	– 6,20 m
Długość	– 4,00 m
Wysokość postojowa	– 1,20 m
Pow. nośna	– 7,20 m²
Pow. usterzenia poziomego	– 1,50 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 0,55 m²
Masa własna	– 107 kg
Masa całkowita	– 210 kg
Obciążenie pow. nośnej	– ok. 29 kg/m²
Prędkość max.	– 143 km/h
Prędkość przelotowa	– 105 km/h
Prędkość min.	– 73 km/h
Prędkość min z klapami	– 62 km/h
Prędkość lądowania	– 75 km/h
Prędkość lądowania z klapami	– 65 km/h
Pułap	– 2 500 m
Wznoszenie	– 3,5 m/s
Zasięg	– 300 km
Rozbieg	– 80 m
Dobieg	– 70 m

Samolot miał mieć podwozie jednokołowe, amortyzowane sznurami gumowymi. Płoza ogonowa z duralu ze stopką stalową. Kadłub samolotu wręgowo-podłużnicowy kryty całkowicie sklejką a w przedniej części (do kabiny) — blachą duralową. Skrzydła drewniane, dwudźwigarowe z pracującym kesonem, kryte płótnem. Usterzenie pionowe drewniane, statecznik kryty sklejką, ster — płótnem. Usterzenie poziome konstrukcji jak wyżej. Kabina otwarta, osłonięta wiatrochronem, wyposażona w podstawowe przyrządy pokładowe: prędkościomierz, wysokościomierz, zakrętomierz z chyłomierzem, wariometr i obrotomierz.

Samolot miał być wyposażony w silnik Steyer-Puch 700, Trabant-601 lub silnik inż. A. Kolaka.

W związku ze zbyt dużą masą silnika Steyer-Puch w stosunku do jego mocy, aby można było zastosować silnik „Trabant" o nieco mniejszej mocy — przebudowano pierwszą wersję „Ortolana", zwiększając nieco jego wymiary.

A oto opis tej konstrukcji: kadłub od „Ortolana-1" wydłużony o 1 m przez wstawienie w partii zakabinowej odpowiedniego segmentu. Kabina pilota z odsuwaną osłoną z jednego arkusza pleksi. Wiatrochron stały. Wyposażenie w przyrządy pokładowe, jak w wersji pierwszej. W stosunku do wersji pierwszej zwiększono powierzchnię usterzenia poziomego i pionowego. Płat o konstrukcji jak w wersji pierwszej, ale o zwiększonej o 2 m rozpiętości, wyposażony w klapy napędowe ręcznie. Zespół napędowy: silnik „Trabant-601" i dwułopatowe, drewniane śmigło o skoku nastawnym. Podwozie jednokołowe, stałe, amortyzowane pneumatykiem i sznurami gumowymi.

DANE TECHNICZNE

„Ortolan-2"

Rozpiętość	– 8,00 m
Długość	– 5,00 m
Wysokość postojowa	– 1,25 m
Pow. nośna	– 8,55 m²
Pow. ustrzerzenia poziomego	– 2,05 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 0,87 m²
Masa własna	– 121 kg
Masa całkowita	– 220 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 25,7 kg/m²
Prędkość max.	– 131 km /h
Prędkość przelotowa	– 106 km/h
Prędkość min.	– 68 km/h
Prędkość min. z klapami	– 56 km/h
Prędkość lądowania	– 70 km/h
Prędkość lądowania z klapami	– 58 km/h
Pułap	– 3 000 m
Wznoszenie	– 3,8 m/s
Rozbieg	– 70 m
Dobieg	– 55 m

W chwili obecnej gotowy jest kadłub, usterzenie, skrzydła, w trakcie montażu zaś — łoże silnika i podwozie. Przypuszczalny termin oblotu — lato 1975 r.

Dla szybszego zbierania wniosków z doświadczeń dotyczących amatorskiej budowy i eksploatacji sprzętu latającego, Dobrociński nie prowadzi obecnie budowy jednego typu, lecz opracowuje zawsze kilka porównywalnych ze sobą konstrukcji (np. „Ważka", „Łątka", a obecnie „Amator", „Wrocław-1", „Wrocław-2", „Malec", „Ortolan-1" i „Ortolan-2").

Zgodnie z tą zasadą, równolegle z wyżej opisanymi konstrukcjami powstaje lekki samolot amatorski „Amator". Jest to płatowiec nawiązujący swoim układem do „Ważki" i „Łątki". Pod względem masy ustawić go należy między tymi dwoma płatowcami.

Konstrukcja całkowicie drewniana, kadłub belkowy z zespołem napędowym pchającym zabudowanym za plecami pilota. Zupełnie inaczej niż w „Ważce" i „Łątce" rozwiązane jest usterzenie. Skrzydła dwudźwigarowe wsparte pojedynczym zastrzałem z każdej strony. Lotki wpisane w obrys płata. od połowy rozpiętości do miejsca, gdzie część prostokątna przechodzi w zaokrąglone końcówki.

Kabina pilota nie osłonięta, wyposażona w najniezbędniejsze przyrządy pokładowe. Sterowanie klasyczne.

Podwozie stanowią dwa koła ustawione jedno za drugim (jednotorowe) przy czym koło przednie amortyzowane tylko pneumatykiem jest nienastawne i ma wymiary 200 x 80 mm, tylne zaś amortyzowane jest specjalnym wahaczem i ma wymiary 300 x 125 mm.

Napęd ma stanowić silnik Trabant-601 ze śmigłem pchającym.

DANE TECHNICZNE

„Amator"

Rozpiętość	– 10,00 m
Długość	– 5,50 m
Wysokość postojowa	– 1,40 m
Pow. nośna	– 10,00 m²
Pow. usterzenia poziomego	– 1,64 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 1,13 m²
Masa własna	– 85 kg
Masa całkowita	– 185 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 18,5 kg/m²
Prędkość max.	– 85 km/h
Prędkość max. dopuszczalna	– 110 km/h
Prędkość przelotowa	– 65 km/h
Prędkość min.	– 45 km/h
Prędkość lądowania	– 48 km/h
Doskonałość	– 12

W płatowcu tym zastosowano profil skrzydeł Goettingen-523 ($C_z\ max = 1,8$).

W chwili obecnej gotowy jest kadłub, usterzenie (jeszcze nie opłótnione), łoże silnika, podwozie i oprzyrządowanie kabiny. Gotowe są także elementy skrzydeł.

Przewidywany termin oblotu — lato 1975 r.

Oprócz budowy samolotów i motoszybowców amatorskich, wielką pasją życiową Tadeusza Dobrocińskiego są miękkopłaty.

Wszak to on pierwszy w Polsce zbudował tego typu aparat i wykonał na nim kilkaset udanych lotów. Jednakże doświadczenia z eksploatacji sprzętu tego typu nie rokują miękkopłatom klasycznym (typu Rogallo) wielkiej przyszłości, a to ze względu na ich małą doskonałość aerodynamiczną. Jednakże, jako wielki miłośnik latania na tego typu aparatach, Dobrociński opracował w latach 1972—1974 trzy typy miękkopłatów sprężystych, w których rurowa krawędź natarcia zastąpiona została linką stalową. Konstrukcja tego typu w porównaniu do płata „Rogalla" została wybitnie uproszczona, przy jednoczesnym zmniejszeniu masy aparatu i trzy-czterokrotnym zwiększeniu doskonałości aerodynamicznej.

Przeprowadzona seria prób modelowych pozwala przypuszczać, że aparat tego typu jest wielokrotnie bezpieczniejszy od klasycznego miękkopłata, gdyż lata z około dwukrotnie mniejszymi prędkościami (wykazując przy tym maksymalną doskonałość). Jednocześnie w czasie trwania prób stwierdzono bardzo dużą stateczność zarówno poprzeczną i podłużną, jak i niewrażliwość na przeciągnięcie.

Pierwszym prototypowym egzemplarzem lotni sprężystej nowego typu, zbudowanym w 1972 r., była „Skakanka". Aparat ten zbudowany został z tyczek bambusowych łączonych okuciami z rur duralowych i usztywnionych linkami stalowymi. Pokrycie stanowi folia poliestrowa.

DANE TECHNICZNE

„Skakanka"

Rozpiętość	– 9,00 m
Długość	– 5,30 m
Wysokość	– 1,75 m
Pow. nośna płata	– 13,50 m²
Pow. usterzenia poziomego	– 3,22 m²
Całkowita pow. nośna	– 16,72 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 1,85 m²
Masa własna	– 10,50 kg
Masa całkowita	– 80,00 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 4,8 kg/m²
Zakres prędkości użytkowych	– 18 do 30 km/h
Doskonałość	– 7,5 do 8

Fakt uzyskania tak obiecujących osiągów doprowadził do zbudowania następnej lotni tego typu, a jednocześnie w celu szybkiego doprowadzenia do pożądanych efektów — zaprojektowania kolejnej, większej wersji miękkopłata.

Następcą „Skakanki" jest miękkopłat „Junior". Zbudowany również w układzie sprężystym, pokryty jest także przezroczystą folią, lecz poza tą samą rozpiętością różni się wymiarowo od „Skakanki".

„Junior" przypomina schematem konstrukcyjnym swą poprzedniczkę, zbudowany jest jednak z listew sosnowych klejonych z 3 warstw i obrobionych na przekrój okrągły. Tyczki łączone są ze sobą duralowymi odcinkami rur i usztywnione linkami stalowymi.

DANE TECHNICZNE

„Junior"

Rozpiętość	– 9,00 m
Długość	– 4,20 m
Wysokość	– 1,98 m
Pow. nośna	– 18,00 m²
Pow. statecznika pionowego	– 1,00 m²
Masa własna	– 11,00 kg
Masa całkowita	– 80 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 4,4 kg/m²
Zakres prędkości użytkowych	– 18 do 30 km/h
Doskonałość	– ok. 8,5

W chwili obecnej w pracowni Dobrocińskiego dobiegają końca prace nad dwoma następnymi miękkopłatami. Pierwszy z nich to „Senior", stanowiący w zasadzie wersję rozwojową dwóch poprzednich konstrukcji, a mający za zadanie sprawdzenie własności tego typu płata miękkiego bez usterzenia kierunku i przy zróżnicowanym wydłużeniu płata.

Konstrukcja „Seniora" jest analogiczna jak „Juniora", tzn. z drewna sosnowego z minimalnym użyciem duralu na okucia i z usztywnieniem linkami stalowymi. Odmiennie projektuje się natomiast pokrycie, które ma być wykonane z amerykańskiej folii zbrojonej włóknem szklanym. W wypadku nie otrzymania tego rodzaju tworzywa, pokrycie płata „Seniora" wykonane zostanie z folii krajowej.

DANE TECHNICZNE

„Senior"

Rozpiętość	– 11,00 m
Długość	– 3,80 m
Wysokość	– 1,90 m
Pow. nośna	– 22,00 m²
Masa własna	– 16,00 kg
Masa całkowita	– 91,00 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 4,1 kg/m²
Zakres prędkości użytkowych	– 14 do 27 km/h
Doskonałość	– 9,5 do 10

„Senior" nie posiada w zasadzie usterzenia poziomego, ani pionowego, przewidziano jednak możliwość zabudowy takich powierzchni i to zarówno w układzie klasycznym jak i w układzie „kaczki".

Ostatnim miękkopłatem z serii „napinanych" jest ogromnych rozmiarów „Archeopteryx-1". Płatowiec ten, podobnie jak „Senior" zbudowany z tyczek sosnowych klejonych z trzech warstw i usztywnionych okuciami z blachy duralowej oraz systemem linek stalowych, będzie miał pokrycie z folii. „Archeopteryx-1" jest pierwszym polskim miękkopłatem wyposażonym w podwozie kołowe lub płozy (możliwość szybkiej wymiany). Zastosowanie podwozia oraz siodełka dla pilota podyktowane zostało zbyt dużą masą płatowca, a co za tym idzie — niemożliwością startu i lądowania „na nogi". Płatowiec wyposażony jest także w klasyczny układ sterowy (drążek + pedały), który jednak przekazuje swe ruchy nie na sztywne elementy sterowe, ale na pokrycie.

„Archeopteryx-1" wyposażony jest w eksperymentalne urządzenia służące do regulowania siły nośnej płata przez zmianę wysklepienia profilu. Ma to na celu zmniejszenie minimalnej prędkości lotu przy podejściu do lądowania oraz przy starcie.

DANE TECHNICZNE

„Archeopteryx-1"

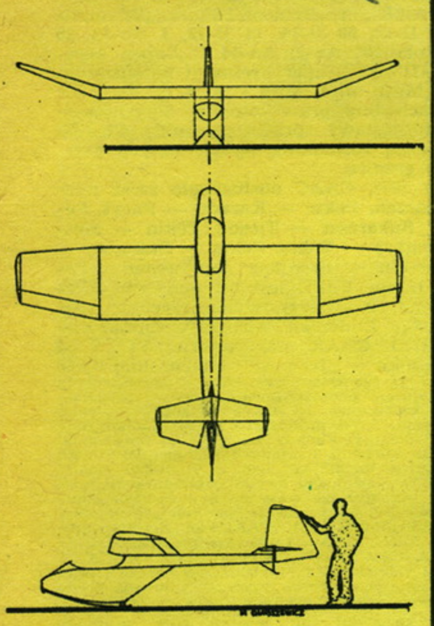
Rozpiętość	– 16,00 m
Długość	– 7,60 m
Wysokość	– 3,00 m
Pow. nośna płata	– 32,00 m²
Pow. usterzenia poziomego	– 8,00 m²
Pow. usterzenia pionowego	– 4,00 m²
Masa własna	– 31,5 kg
Masa całkowita	– 100 kg
Obciążenie pow. nośnej	– 2,5 kg/m²
Zakres prędkości użytkowych	– 10 do 24 km/h
Doskonałość	– ok. 12

W czasie prób z modelem tego miękkopłata stwierdzono, że równie dobrze lata on do przodu, jak i do tyłu, nie jest zbyt wrażliwy na podmuchy, zachowuje się statecznie.

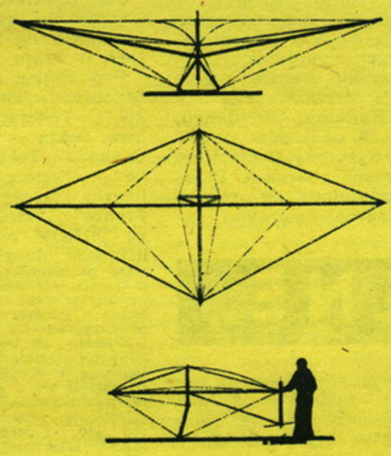
W czasie prób zdarzył się ciekawy wypadek: model, zbyt lekko trzymany, pod wpływem silnego podmuchu wiatru wyrwał się z ręki, na skutek zbyt silnego wiatru i dużych kątów natarcia przeszedł do lotu na plecach... i kontynuował w tej pozycji bardzo ładny i stateczny lot, aż do lądowania. Obecnie gotowy jest kompletny szkielet „Archeopteryxa-1", brak jeszcze tylko podwozia.

W chwili obecnej w pracowni wrocławskiej konstruktora powstał projekt budowy słynnego polskiego samolotu sportowego RWD-5 w skali 1 : 0,7. Dokumentacja techniczna wraz z obliczeniami została już wykonana. Samolot budowany jest jako jednomiejscowy z silnikiem Trabant-601.

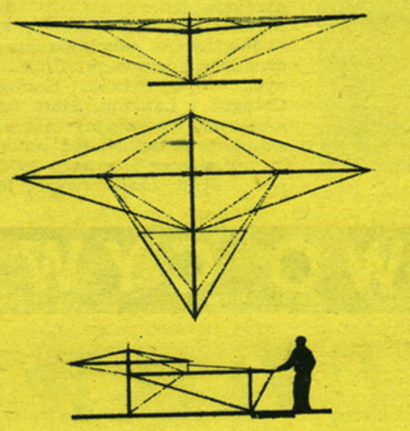
MACIEJ DMYSZEWICZ



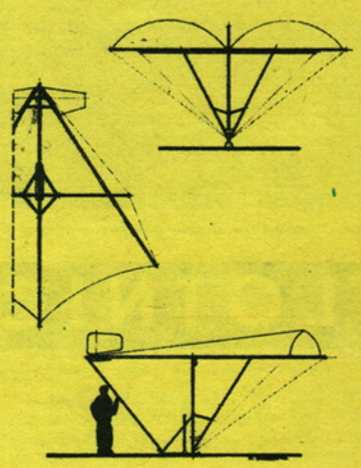
SZYBOWIEC SZKOLNY



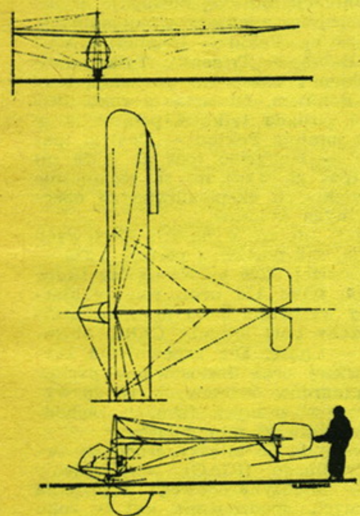
„JUNIOR"



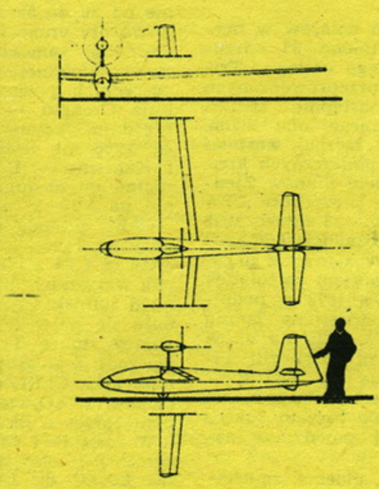
„SKAKANKA"



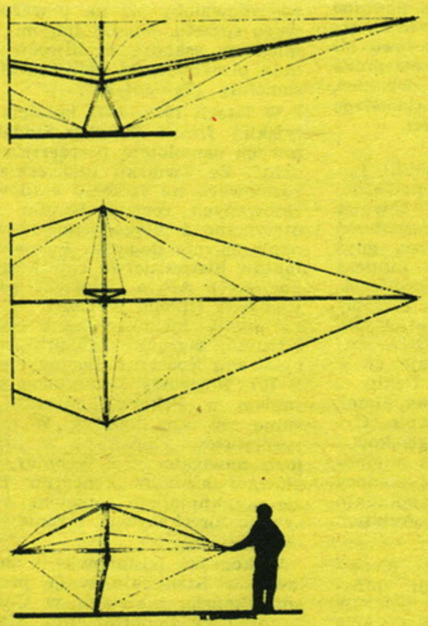
„PTERODAKTYL-1"



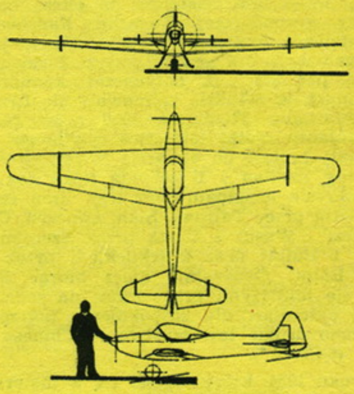
„ŁĄTKA"



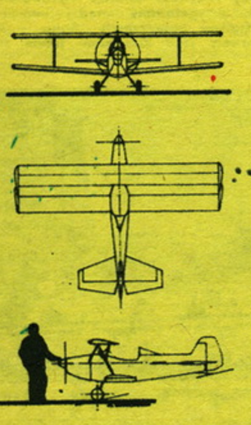
„ORCHIDEA"



„SENIOR"

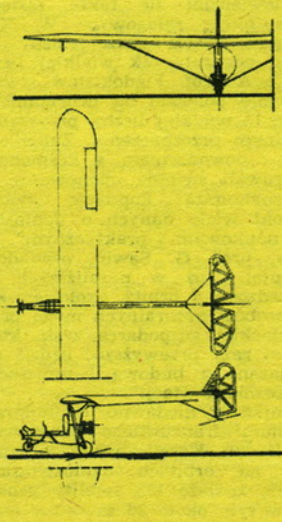


„ORTOLAN-2".

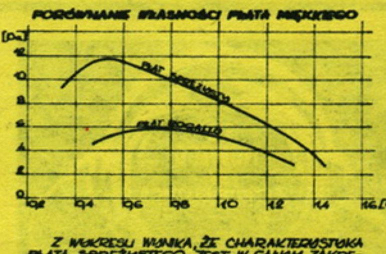


„MALEC"

„ORTOLAN"



„AMATOR"



Z WYKRESU WYNIKA, ŻE CHARAKTERYSTYKA PŁATA SPRĘŻYSTEGO JEST W CAŁYM ZAKRESIE DOSKONAŁOŚCI I KĄTÓW LEPSZA OD PŁATA ROGALLO PRZY TYM SAMYM WYDŁUŻENIU 2-4.

WYKRES SPORZĄDZONO NA PODSTAWIE WYNIKÓW BADAŃ ZAGRANICZNYCH, KRAJOWYCH (IL) ORAZ WŁASNYCH.

Próba montażu szkieletu miękkopłata „Archeopteryx".

Samolot „Trident-2" w służbie lotnictwa cywilnego ChRL.

LOTNICTWO CYWILNE

CHIN LUDOWYCH

Krajem owianym największą tajemnicą jest niewątpliwie Chińska Republika Ludowa — praktycznie nie publikuje się tam danych na jakikolwiek temat. Światowa wiedza tycząca realiów lotnictwa cywilnego w ChRL jest również bardzo skąpa i pochodzi z wielu różnych źródeł, przez co, na przykład, informacje zamieszczane w opracowaniach poświęconych temu tematowi w fachowych periodykach lotniczych jak „Aviation Magazine", „Der Flieger", „Interavia", „Canadian Aviation" lub czasopismach z zakresu innych dziedzin — „Far Eastern Economic Reviev" czy „Pacific Community", po prostu najczęściej nie pokrywają się lub można natrafić na poważne luki w chronologii wydarzeń. Jednakże drobiazgowa wręcz analiza przypominająca często bardziej pracę naukową niż efekt dziennikarskiego znoju — analiza wielu materiałów prasowych, fachowych informacji i agencyjnych doniesień, pozwala przypuszczać, iż nakreślony poniżej obraz chińskiego lotnictwa cywilnego nie jest odległy od rzeczywistości.

Rok 1949 — rok powstania Chińskiej Republiki Ludowej jak i lata następne, to okres bardzo poważnej pomocy gospodarczej Związku Radzieckiego, również w dostawach lotniczego sprzętu. Nie mając doświadczeń w organizacji tak specyficznych form przewozu, gdyż należy pamiętać, iż dotychczas komunikacją lotniczą w Chinach w zasadzie zajmowały się firmy zagraniczne, po podpisaniu 27 marca 1950 r. w Moskwie umowy o powołaniu spółki lotnictwa cywilnego, w Pekinie doszło natychmiast do otwarcia towarzystwa SKOGA. Zachowany rozkład z 1 sierpnia tegoż roku podaje, że w tym okresie eksploatowano trzy linie łączące Pekin: z Ałma-Atą przez Tajjuan, Sian, Lanczou, Czuczuan, Hami, Urumczi i Wusu; z Czytą przez Szenjang, Harbin, Cycyhar i Hailar oraz z Irkuckiem przez Czangciakou i Ułan Bator. Generalnie rzecz biorąc SKOGA zajmowała się lotniczymi przewozami na zachodzie i północy kraju, natomiast dla zaspokojenia potrzeb na południu powołano drugie towarzystwo — Chinese Civil Aviation Corp. (CCAC) *).

W roku 1954, który zapisał się w historii ChRL pierwszą poważną reorganizacją całej administracji chińskiej, połączono w grudniu towarzystwa CCAC i SKOGA w jedno Civil Aviation Administration of China (CAAC), z przejściem pod bezpośrednią kontrolę Ministerstwa Komunikacji. W tym okresie flota CAAC składała się głównie z samolotów Li-2 i Ił-14. Najdłuższą linią była 650-milowa trasa pomiędzy Hankou i Nanningiem. Gdy posiadany sprzęt nie wystarczał, a zadania przewozowe rosły, na przełomie lat 1963—1964 zakupiono w W. Brytanii sześć turboodrzutowych samolotów „Viscout-843" oraz w ZSRR — 15 Ił-18.

Obecnie całokształtem spraw związanych z lotnictwem cywilnym ChRL zarządza w dalszym ciągu tzw. Administracja Lotnictwa Cywilnego, kontrolowana jednak przez Generalne Biuro Lotnictwa Cywilnego, które to z kolei organizacyjnie jest wyłączone z Ministerstwa Komunikacji i podlega bezpośrednio Radzie Państwowej (rządowi centralnemu) ChRL. Schematycznie dyrekcja generalna CAAC dzieli się na trzy piony: polityczny, stosunków międzynarodowych i najbardziej rozbudowany — administracji. W terenie bardzo samodzielnymi ogniwami CAAC jest 6 dyrekcji regionalnych — w Pekinie, Szanghaju, Kantonie, Szenjangu, Czengtu i Lanczou, które poprzez 29 oddziałów wykonawczych (operacyjnych) realizują wytyczne Centrali w swych prowincjach lub autonomicznych okręgach. Działa też wyspecjalizowany oddział zajmujący się rejsami specjalnymi, czarterowymi, lotami agrotechnicznymi, sanitarnymi, fotogrametrycznymi, patrolowaniem lasów oraz przewozem masy towarowej.

CAAC zatrudnia ponad 60 tysięcy osób. Długoletnim szefem CAAC był gen. por. pil. Kuang Jen Nung — były dowódca eskadry myśliwców MiG-15 z czasów wojny koreańskiej, człowiek, który w sposób konsekwentny rozpoczął modernizację cywilnego lotnictwa chińskiego. Jak sugeruje prasa Hongkongu, bez jego osobistych sugestii i stosowanych pewnego rodzaju nacisków, zapewne do dziś kierownictwo chińskie nie zdecydowałoby się na poważne zakupy za granicą nowego sprzętu. Między innymi w roku 1971 ChRL, w zamian za eskadrę myśliwców MiG-19 (produkcji własnej), otrzymała od pakistańskich linii lotniczych PIA 4 samoloty „Trident-1E".

W latach 1972—1973 kosztem 276 mln dolarów w brytyjskiej firmie Hawker-Siddeley zakupiono 35 odrzutowych samolotów pasażerskich średniego zasięgu „Trident". Ze Związku Radzieckiego, po przeprowadzonych rozmowach na szczeblu rządowym, a następnie zainteresowanych central handlu zagranicznego obu stron, otrzymano 5 długodystansowych Ił-62, łącznej wartości około 50 mln dolarów. Po nawiązaniu politycznych kontaktów kierownictwa chińskiego z rządem Stanów Zjednoczonych AP, a zwłaszcza po wizycie prezydenta USA Richarda Nixona w ChRL w dniach 21—28 lutego 1972 r., już w kwietniu tegoż roku przedstawiciele CAAC i handlu zagranicznego przeprowadzili rozmowy z negocjatorami koncernu Boeing na temat zakupu samolotów B-707. Rozmowy zakończono 9 września 1972 r. podpisaniem w Pekinie kontraktu opiewającego na łączną sumę 150 mln dolarów. W marcu 1973 r. liczna ekipa specjalistów chińskich, w której skład wchodzili piloci, nawigatorzy i technicy, udała się do Seattle — głównej siedziby koncernu Boeing, celem zapoznania się z zakupionym sprzętem, a następnie zaczęto sukcesywnie przekazywać stronie chińskiej pojedyncze samoloty.

Wykonując postanowienia kontraktu, Boeing zainstalował w Szanghaju swoje przedstawicielstwo — drugą amerykańską placówkę w Chinach po oficjalnej misji łącznikowej Departamentu Stanu w Pekinie. Pewnego rodzaju burzę wywołało zakomunikowanie przez firmy Aerospatiale i BAC o złożeniu przez CAAC obok „British Airways", „Air France" i „Iran Air" wstępnego zamówienia-opcji na dostawę w latach 1976—1977 trzech francusko-brytyjskich naddźwiękowych samolotów „Concorde", o łącznej wartości 120 mln dolarów.

Aktualnie cywilna flota powietrzna Chin składa się z następujących samolotów: 4 B-707-320B, 6 B-707-320C, 5 Ił-62, 8 „Trident-2E", 3 „Trident-1E", 5 „Viscount-843", 2 Tu-124, 9 Ił-18, 58 Ił-14, 11 Ił-12, 1 An-12, 25 An-24, 20 Li-2, około 400 An-2, An-14 i „Super Aero-45", 15 „Alouette-III", 13 „Super Frelon" i kilkadziesiąt śmigłowców Mi-1, Mi-2, Mi-4, Mi-6 i Mi-8.

Jak podkreśla zachodnia prasa lotnicza, dotychczasowe masowe niemal dostawy sprzętu pozwoliły Chinom Ludowym na poważną rozbudowę swych stałych połączeń w kraju i za granicą.

Pod koniec roku 1974, CAAC obsługiwała sześć międzynarodowych połączeń: Pekin — Karaczi — Paryż, Pekin — Teheran — Bukareszt — Tirana, Pekin — Moskwa, Pekin — Szanghaj — Tokio, Pekin — Szanghaj — Osaka — Tokio, Pekin — Szenjang — Phenian i Pekin — Naning — Hanoi. ChRL jest też punktem docelowym dla ośmiu innych towarzystw lotniczych — „Air France", „Aerofłotu", „Ethiopian Airlines", rumuńskiego TAROM-'u, KRLD CAAK, pakistańskiej PIA i od listopada ubiegłego roku — „Iran Air" i japońskiej JAL.

Od października ub. r. jugosłowiański JAT w porozumieniu z CAAC i chińskim biurem podróży Lusinshe odbywa regularne turystyczne loty czarterowe na trasie Belgrad — Pekin. Istnieją wiążące decyzje, że w najbliższym czasie kanadyjskie towarzystwo CP Air połączy Kanadę z ChRL, a szwajcarski „Swissair" od kwietnia Zurich z Pekinem i Szanghajem (DC-8). Prawdopodobnie wkrótce Royal Air Lao z Vientiane będzie lądować w Kantonie. O rozwinięciu swych połączeń o to miasto myśli też i JAL, przedłużając trasę do Sydney. Podpisano też odpowiednie umowy lub porozumienia, pozwalające w przyszłości na połączenie Pekinu z USA (CAAC/Pan Am lub United ew. Eastern), RFN (CAAC/„Lufthansa"), Skandynawią (SAS), Włochami (CAAC/„Alitalia"), Wielką Brytanią (CAAC/„British Airways") i Finlandią („Finair"). Do swego rządu w Canberze zwrócił się i australijski „Qantas" z prośbą o dofinansowanie pierwszych przewidywanych lotów do ChRL.

Nie potrzeba wykazywać jak wielką rolę odgrywa transport lotniczy w ChRL — państwie o 800 mln społeczności, o powierzchni równej całej niemal Europie zachodniej. Warto jeszcze podać kilka najważniejszych faktów-danych na temat infrastruktury lotniczej Chin Ludowych.

Cały ruch lotniczy koncentruje się w płn.-wsch. części kraju, łącząc Pekin, Szanghaj i Kanton z prowincjonalnymi ośrodkami tego ogromnego państwa. Na początku roku 1974 CAAC obsługiwała 85 linii krajowych, w tym 55 międzyprowincjonalnych, eksploatując je do dnia dzisiejszego. Ogólna liczba lotów w miesiącu wynosi średnio 230, w tym 130 międzyprowincjonalnych. Pekin jako centrum krajowej komunikacji lotniczej obsługuje dziennie od 30 do 55 całości rejsów międzyprowincjonalnych. Nowo otwierane linie, jak np. Pekin — Urumczi, CAAC obsługuje samolotami B-707 i „Trident". Tylko dwie stolice prowincji — Fukien i Lhasa, nie posiadają bezpośrednich połączeń z Pekinem. Otwarta w roku 1970 linia Czengtu — Lhasa posiada tylko 4 połączenia w tygodniu. Jedynie porty lotnicze Pekinu — Central (pas gł. 3 200 m), Szanghaju — Hungciao (pas gł. 3 350 m) i Kantonu — Baijun (pas gł. 3 200 m) są technicznie zdolne do obsługi największych eksploatowanych obecnie na świecie powietrznych kolosów.

ChRL posiada 63 porty lotnicze o pasach startowych długości 2 440 — 3 660 m, 200 portów z pasami 1 220 — 2 440 m i 34 z pasami poniżej 1 220 m. Na ogólną liczbę 303 wszystkich lądowisk, tylko 110 pełni rolę regularnych lotnisk CAAC. Na wysokości 5 000 m npm. znajduje się najwyżej położony port lotniczy ChRL, obsługujący stolicę Tybetu — Lhasę. Dla zapewnienia bezpiecznej żeglugi powietrznej oraz dostosowania portów lotniczych ChRL do standardów światowych, tj. do wymogów ICAO, zakupiono w znanych firmach zachodnich sprzęt o łącznej wartości 16 mln dolarów.

W roku 1974 ChRL wstąpiła do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), przystąpienie zaś CAAC do IATA — Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych, spodziewane jest w roku bieżącym.

Ostatnio CAAC zakupiła dodatkowo silniki Rolls-Royce, Pratt and Whitney oraz z zakładów United Aircraft of Canada, jak i według nie potwierdzonych jeszcze danych — opony u Goodyear.

MACIEJ Z. MICHALCZONEK

*) Nazwy podano w języku angielskim wg źródeł zachodnich.

Dziewiątego lutego po 30-dniowym pobycie na pokładzie stacji kosmicznej „Salut-4" dwaj kosmonauci radzieccy A. Gubariew i G. Greczko wrócili na Ziemię. Lądowanie nastąpiło w odległości około 110 km od Celinogradu w Kazachstanie. Obaj kosmonauci, według opinii lekarzy, cieszą się dobrym zdrowiem.

W związku z długotrwałym pobytem kosmonautów w przestrzeni kosmicznej warto odnotować szereg wypowiedzi specjalistów. Kosmonauta Paweł Popowicz stwierdził: „Te 30 dni — to wielki wyczyn ludzi i nauki". W rozmowie z przedstawicielem agencji TASS Popowicz powiedział, że trudny program postawiony przed załogą „Saluta-4" został wykonany. A. Nikołajew stwierdził między innymi: „Lot był długi, a jego program — niezmiernie skomplikowany. Tym bardziej cieszy nas fakt, że Gubariew i Greczko wykonali cały ten program i powrócili punktualnie". O znaczeniu lotu orbitalnego wypowiedział się także zastępca kierownika lotów załogowych W. Krawiec: „Nigdy jeszcze nasze służby naziemne nie odebrały tak wielkiej liczby informacji". A prof. Fiedokistow stwierdził: „Zadanie polegało na uruchomieniu i sprawdzeniu wielkiej liczby przyrządów o różnorodnym przeznaczeniu. Zadanie to wykonano z powodzeniem, a kosmonauci zademonstrowali świetne opanowanie techniki i znakomitą kondycję fizyczną. Uzyskali oni wiele danych o doniosłym znaczeniu naukowym i praktycznym". Inny uczony, prof. G. Sawin, oświadczył co następuje: „Już w najbliższych latach prowadzone z orbity okołoziemskiej badania zasobów naturalnych mogą przynieść radzieckiej gospodarce zysk, który kilkadziesiąt razy przewyższać będzie nakłady związane z budową i umieszczeniem w Kosmosie stacji".

Jak wynika z niedawno opublikowanego studium francuskiego Narodowego Centrum Badań Kosmicznych, w latach 1980—1990 na orbitach okołoziemskich powinny się znaleźć 183 satelity geostacjonarne, w tym około 30 satelitów francuskich wyniesionych przy pomocy rakiety nośnej „Ariane". Studium uwzględnia następujące przeznaczenie satelitów: 74% stanowić mają sztuczne obiekty przeznaczone dla potrzeb łączności cywilnej, 11,5% obiekty służące meteorologii, 9,3% to satelity do wykrywania zasobów ziemskich, a 3,8% satelity naukowo-badawcze. Oczywiście podane liczby i prognozy odnoszą się wyłącznie do krajów zachodnich. Jeśli chodzi o rakietę „Ariane", to w miejscowości Vernon (Francja) budowane jest wielkie stanowisko do prób stacjonarnych. Prasa francuska opublikowała szereg zdjęć ilustrujących ogrom przedsięwzięcia technicznego związanego z budową całego systemu doświadczalnego.

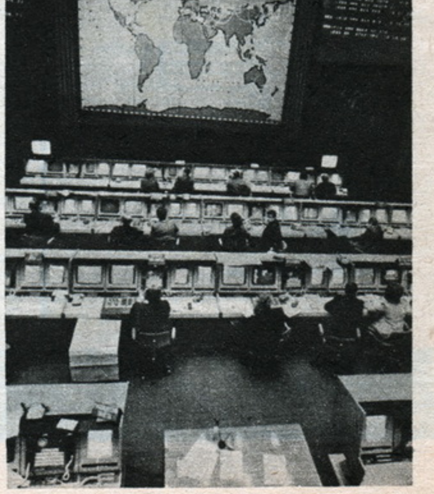
W końcu stycznia na orbicie okołoziemskiej umieszczono drugiego satelitę przeznaczonego do wykrywania zasobów ziemskich. Nosi on nazwę „Landsat-B" i jest drugim obiektem doświadczalnym wykonanym w USA. Satelita poprzedni, noszący także miano ERTS-1, ma masę 940 kg, porusza się po prawie polarnej orbicie na wysokości 912 km i od dnia 23 lipca 1972 roku dostarczył do ośrodka naziemnego ponad 6 milionów zdjęć. Dodać tu trzeba, że o zdjęcia specjalnie dotyczące zasobów ziemskich zabiegają liczne państwa, nie dysponujące ani rakietami ani sztucznymi obiektami kosmicznymi. Kto wie, może akurat z Kosmosu wykryte zostaną nowe złoża złota i srebra, albo jeszcze lepiej — ropy naftowej!

NASA opublikowała tegoroczny kalendarz startowy różnych obiektów kosmicznych. Na liście znajdują się 23 obiekty, a między innymi: „Intelsat IV", „Anik-3", „Geos-C", Apollo" (do lotu z „Sojuzem"), „Marisat" i seria „Explorerów". Poszczególne obiekty wyniesione zostaną przy pomocy pięciu typów rakiet.

Na zakończenie informacja statystyczna: od 1957 roku ZSRR umieścił w Kosmosie 789 satelitów, a USA 622 obiekty.

P.E.

Tak wygląda nowy radziecki ośrodek kierowania lotami załogowymi, przygotowany między innymi do wspólnego lotu statków kosmicznych „Sojuz — Apollo". Po raz pierwszy stąd kierowano lotem statku „Sojuz-16".



MODELARZE OLSZTYŃSKIEJ SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ „POJEZIERZE"

Podczas wędrówek po drużynach harcerskich odwiedziłam znane wśród młodszych i starszych mieszkańców olsztyńskiego „Pojezierza" środowiskowe koło lotnicze nr 9 im. Żwirki i Wigury działające od 1966 roku przy Spółdzielni Mieszkaniowej „Pojezierze" w Olsztynie.

W piwnicznej pracowni (pozbawionej właściwie wszelkich warunków sanitarnych) spotkałam pochylonych nad swymi modelami najmłodszych mieszkańców tej dzielnicy. Funkcje instruktorów w kole, dokładniej klubie harcerskim, pełnią: hm. Wiktor Czerniawski i org. Edmund Kwiatkowski. Zajęcia w modelarni odbywają się pięć razy w tygodniu.

Koło zrzesza 45 członków, wszyscy z nich mieszkają na terenie spółdzielni i są jednocześnie członkami drużyn ZHP w swoich szkołach.

Według założeń klub ma przyjmować do swego grona uczniów szkół podstawowych, ale wśród nich jest dwóch starszych chłopców — uczniów szkół średnich. Tu wyrośli i pozostali. W przyszłości może będą z nich instruktorzy. Pomagają młodszym, uczą.

Modelarze ze „Żwirki i Wigury" — to jedno z najaktywniejszych kół lotniczych w naszej Chorągwi. Mają na swym koncie drugie miejsce zespołowe w województwie (w „Jaskółkach"), a także we współzawodnictwie ogłoszonym przez aeroklub o najlepszą modelarnię. Uczestniczyli w ogólnopolskich zawodach spółdzielni mieszkaniowych i mają wiele innych sukcesów.

Niezastąpioną osobą jest tutaj druh Witek. Harcmistrz Wiktor Czerniawski oprócz funkcji w kole spółdzielczym jest Inspektorem Lotnictwa Komendy Chorągwi w Olsztynie, a zawodowo pracuje w Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim jako zastępca kierownika Aeroklubu d/s Wychowania i Propagandy.

Od 1970 r. nadzoruje pracę drużyn lotniczych w województwie. Wraz z żoną Hanną odwiedzają drużyny, udzielają porad, koordynują ich pracę. Latem zaś prowadzą obozy szkolenia lotniczego: spadochroniarzy, szybowników i tych najmłodszych — modelarzy.

Inspektorat Lotnictwa w latach 1970—1974 przeszkolił ok. 100 harcerzy. Wydawać by się to mogło niewiele, ale możliwości sprzętowe Aeroklubu Olsztyńskiego jak do tej pory były znikome. W nieco lepszej sytuacji byli spadochroniarze. Zastanawia mnie natomiast fakt — dlaczego tak mało młodzieży szkół olsztyńskich przychodzi do modelarni lotniczych, których jest na terenie miasta kilka? Dlaczego na terenie Chorągwi kluby HSPS-u unikają tej specjalności? Dlaczego wszyscy boją się tego pięknego „skrzydlatego" sportu.

Zainteresowani odpowiedzą natychmiast: przecież brakuje fachowców, którzy się tym zajmują. Inspektorat Lotnictwa czeka na chętnych, którzy zechcą zostać instruktorami modelarstwa. W chwili kiedy spytałem Witka o kłopoty, odpowiedział: nie będę o tym mówił, myślę jak się ich pozbyć, aby moi modelarze mogli bez większych przeszkód rozwijać swoje zainteresowania.

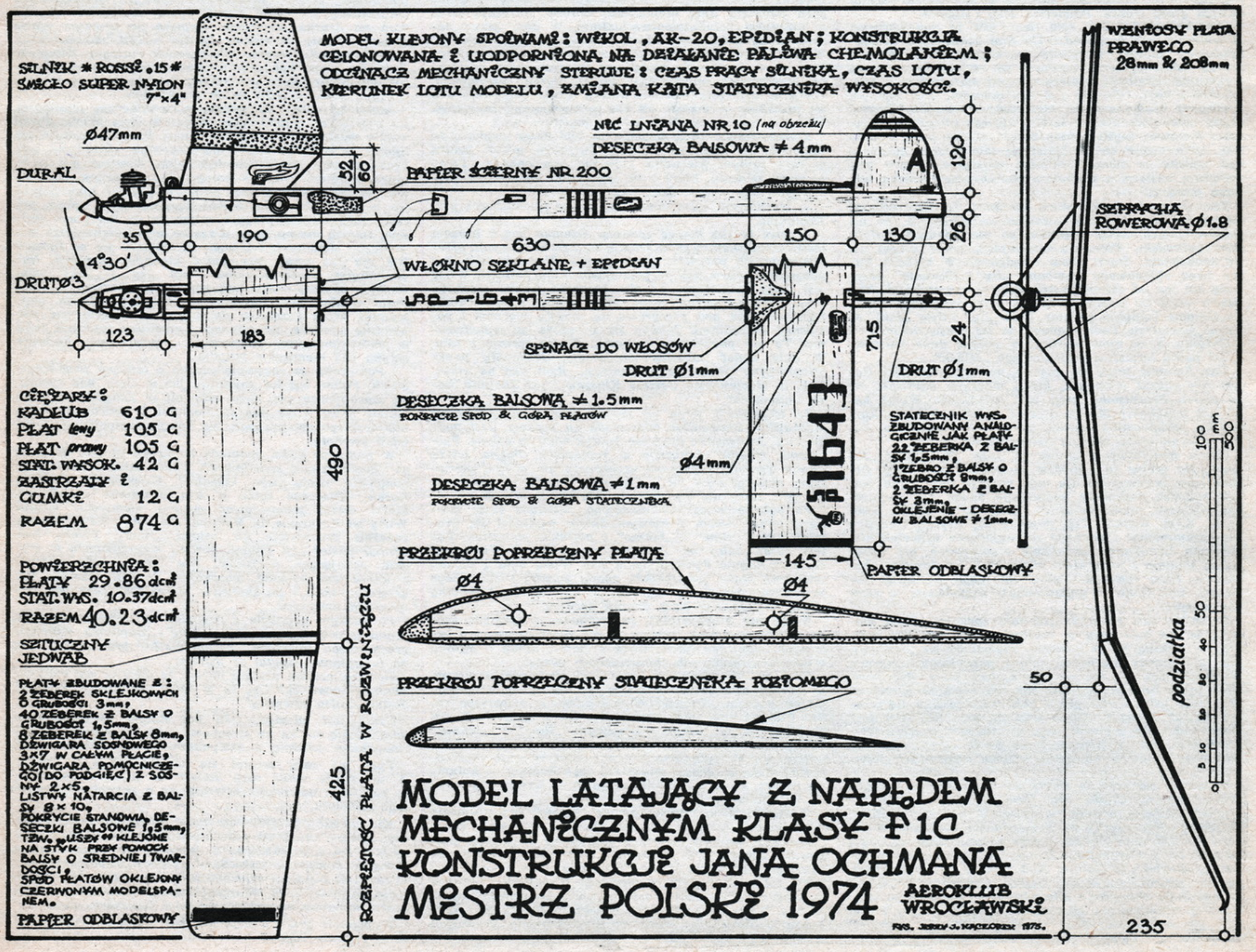
Dobrym rozwiązaniem harcerskich kłopotów choćby w przypadku modelarzy jest „zawieranie znajomości" ze spółdzielniami mieszkaniowymi i aeroklubem, który służy fachową pomocą.

Życzymy wszystkim, mówią zapaleńcy z „Pojezierza", tak miłej współpracy ze spółdzielniami jak nasza.

BOŻENA BOGDAŃSKA, hm

Sezon zbliża się – zapraszamy na lotniska.

Zdjęcie: Jan Michalski



RAJMUND KULIŃSKI

Oleg 4)

ZWIADOWCA PIERWSZEGO PUŁKU

Było to więc dokładnie dwa lata temu. Spojrzał na zegarek. Fosforyzujące wskazówki błyszczały na prawej stronie tarczy. Kilka minut po drugiej. Nowy dzień — dwudziesty trzeci sierpnia. Dwa lata. Gigantyczny skok Armii Czerwonej od Wołgi do Wisły.

Rok temu był już w 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Było to już w tym czasie, kiedy od stalingradzkiego zwycięstwa po miesiącach odwrotów i klęsk głos Lewitana dźwięczał w eterze i w sercach radością. Grigoriewskoje. Sierpniowe wieczory roku tysiąc dziewięćset czterdziestego trzeciego. Po straszliwych zmaganiach wojsk pancernych i lotnictwa na Łuku Kurskim, Armia Czerwona wyzwala Orzeł i Bielgorod, Briańsk i Karaczew. Miesiąc po miesiącu walec wojny toczy się coraz dalej na zachód, w komunikatach radiowych pojawiają się wciąż nowe rubieże rzek; w lipcu, tak przecież niedawno, Bug i Wisła.

Kilkanaście godzin temu na krótkim odcinku w rejonie Maciejowic leciał wzdłuż Wisły. Obowiązywały rozkazy i nie mógł przelecieć nad wstęgą rzeki. Dalej na zachód był już front. Za kilka godzin Wisła nie będzie granicą lotów dla 1 pułku „Warszawa". Obowiązywać będą inne rozkazy, lewy brzeg rzeki przestanie być strefą zakazaną.

Gdzieś wysoko, wysoko brzęczy samolot. Niemiecki nocny zwiadowca. Czarne krzyże niechętnie teraz pojawiają się w blasku słońca. Wolą ciemności.

Ponad półkolistym cieniem drzew niebo zapala się i gaśnie. Noc wchłania i emituje w przestrzeń niezbyt odległą grozę frontu. Powietrze drży i dygoce.

Mieszkańcy Zadybia śpią, lecz jest to sen pozorny. A jemu sen nie przychodzi. Co robi dziewczyna w podlubelskiej wiosce? Rozplotła warkocze, włosy opadają jej na ramiona; teraz zapewne śpi w najlepsze, ciepła i rumiana młodością i dziewczęcymi marzeniami o królewiczu z bajki. On nie jest królewiczem, jest błędnym rycerzem, który lata na skrzydlatym rumaku. Dziewczyna nawet nie wie, że lotnik, którego obdarzyła naręczem kwiatów, myśli o niej, będzie myślał jutro i pojutrze, aż wreszcie kiedyś zjawi się tam jeszcze, zatańczy nad wioską w swojej stalowej maszynie; zanim tam wyląduje, odstawi w powietrzu kozaka z iście polską, lotniczą fantazją.

Rzeczywistość nie jest snem ani jawą. Za przezroczystą osłoną kabiny sannickie lotnisko w śniegu. A on we wspomnieniach wciąż wędruje po sierpniowym zadybskim lądowisku. Pierwszy lot bojowy trwał krócej niż się spodziewał. Start: ósma trzydzieści. W kłębach kurzu suną obładowane bombami „Iły". „Garbate" oderwały się już od ziemi i ostro nabierają wysokości. Nad pasem snuje się jeszcze żółty pył, a już suną „Malutkie". Za sterami Tałdykin i Gabis. Dwa „Iły" i dwa „Jaki" są już w powietrzu. Lada moment do tej grupy dołączy on i Chromy, a za nimi wystartują jeszcze dwie maszyny z 233 pułku lotnictwa myśliwskiego „Mińsk".

Gaz. Samolot toczy się miękko, nabiera prędkości. Nawet nie odczuł momentu, kiedy maszyna oderwała się od ziemi. Przepisowy krąg nad lotniskiem. Wciąż nabierają wysokości. Maleją drzewa wokół lądowiska, kurczą się zabudowania wioski, park wokół pałacyku jest już tylko niewielką okrągłą zieloną plamą.

Osiem samolotów w powietrzu. Dwa „Iły", sześć „Jaków". Na niebie tu i ówdzie niewielkie cumulusy. Pogoda więc wymarzona dla tego rodzaju lotu. Będą jednak również doskonale widocznym celem dla niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Lecą już w szyku bojowym. Kurs Warka. Czy pojawią się fryce? Chciałby przeegzaminować Chromego ze znajomości sylwetek niemieckich samolotów szczególnie myśliwskich, ale wszystkich pilotów z wyjątkiem Mironienki i Tałdykina obowiązuje cisza radiowa. Tylko oni mogą wydawać komendy, inni tylko w wyjątkowych wypadkach, w razie konieczności.

Dziwi się sam sobie, że jest taki spokojny. Może dlatego, że już tyle razy w myślach odbył ten lot; wyobraźnia rzucała go w sytuacje, zdawałoby się, bez wyjścia, ale zawsze wychodził cało z powietrznych opresji. W snach! Ten lot nie jest snem, lecz jawą. Rzeczywistość bywa dramatyczniejsza niż senne majaki i widziadła. Może jednak zdarzyć się coś, czego jeszcze nie przeżył. Nawet w snach. Każda sekunda przybliża Nieznane. Może nadchodzi moment, gdy w smugach przeciwlotniczych pocisków, w terkocie broni pokładowej ziemia zawiruje w szalonym, zawrotnym tańcu kolorowych płaszczyzn?

Uśmiecha się sam do siebie na wspomnienia tamtych snów i tamtych myśli. „Iły" lecą siedemset metrów niżej. Ich sylwetki zlewają się czasem z tłem ziemi. Bliżej są „Jaki". Maszyny Tałdykina i Gabisa widoczne są jak na dłoni. Dowódca zwraca uwagę bezpośrednio na szturmowce; on z Chromym ma osłaniać przed atakiem samoloty dowódcy i Gabisa. Nad nimi z przewyższeniem dwustu metrów czają się jeszcze dwa „Jaki". Chytrze to wszystko obmyślane. Ósemka leci przebiegłym szykiem, gwarantującym wykonanie zadania. Gdyby nawet pojawiły się hitlerowskie samoloty, walki nie podejmą. To oczywiste. Tylko niedoświadczeni myśliwcy mogliby przy takim rozstawieniu sił przeciwnika, pomyśleć o zaatakowaniu szturmowców.

W dole, w porannym słońcu smuga Wisły błyszczy niczym srebrne podłużne lustro, osadzone w masywnych ramach zielonych brzegów.

Sprawdza teren z mapą. Patrzy znów w dół. Z prawej strony, w zakrętach i zakolach, wije się wśród pól, w szpalerach drzew, niewielka rzeczka — Wilga. Z lewej, nieco dalej Pilica. W tym rejonie obie rzeki wpadają do Wisły. Na mapie, od ujścia Pilicy aż do Warki, wzdłuż rzeki z prawej strony linia czerwona — pozycje 1 armii WP. W rozwidleniu Wisły i Pilicy. Na lewym brzegu niebieska kreska — tam są już Niemcy.

W powietrzu na razie nic się nie dzieje. Za chwilę przelecą nad Wisłą. Dwa cienie mkną po błyszczącej wstędze rzeki i giną, zacierają się w tle zieleni na lewym brzegu. „Iły" są już nad pozycjami nieprzyjaciela. Niemal w tym samym momencie z ziemi wyrastają gwałtownie białe smugi, wydłużają się, suną coraz wyżej. Na różnych poziomach pękają pociski, znacząc punkty eksplozji ruchliwymi pęcherzykami dymu. Niepodobna przelecieć przez tę ogniową zaporę. W którymś miejscu pocisk może uderzyć w samolot lub kłębki eksplozji otaczające maszynę ze wszystkich stron, jak dotychczas w pewnej odległości — pojawią się raptownie pod skrzydłami lub tuż przed nosem. A wtedy koniec!... Gdyby trafiał każdy pocisk, ba, nawet co dziesiąty, co setny — nie byłoby już na tej ziemi nikogo...

Coraz mniej smug. Szturmowce i myśliwce lecą już poza pierwszą linią niemieckiej obrony. Skręcają teraz w kierunku południowo-wschodnim. W dole, przed nosem maszyny budynki miasta, rozrzucone jak klocki. To Warka. Znów piekielny ogień artylerii przeciwlotniczej. Leci zbyt wysoko, by mógł coś interesującego dostrzec na przedpolach miasta i w samej Warce. Mironienko, który na czterystu metrach kluczy wśród rozrywających się pocisków — musiał już coś interesującego zauważyć. Ciekawe, jaki złoży meldunek po wylądowaniu?

Zmiana kursu. Lecą na południe nad szosą biegnącą do Radomia. W dole, w rdzawej kurzawie widać jadącą w tym samym kierunku kolumnę samochodów. Liczy w myśli pojazdy, które z tej wysokości wydają się bardzo maleńkie. Jeden, dwa, trzy, cztery...

— Matwiejew, kurs powrotny... — w słuchawkach głos Tałdykina.

A więc to już koniec zadania. Ósemka leci z kursem wschodnim. Niemcy znów ścigają ich z ziemi smugami przeciwlotniczych pocisków. Linia frontu. Wreszcie lecą nad własnym terenem, nad pozycjami oddziałów polskich. Wisła jest tutaj bezpieczna. Na obu brzegach polska piechota. Przez prowizoryczny most jadą działa i samochody. Przelecieć tak nad przeprawą na dwustu metrach i pomachać skrzydłami! Miałby się z pyszna po wylądowaniu. To nie powietrzny spacerek. Rzeka zostaje z tyłu. W dole widać zabudowania osady. Doskonały punkt orientacyjny w kursie powrotnym. Rzut oka na mapę. Tak, to Maciejowice. Jeszcze Kłoczew i już Zadybie Stare. Lądowanie.

Ze wszystkich stron na stoiska biegną gestykulujący mechanicy. Bezwiednie odpowiada na pytania. Jest podniecony. Mironienko dziękuje Tałdykinowi za osłonę. Pułkownik trzyma chorążego w ramionach. Potem ściska dłonie wszystkim pilotom, uczestniczącym w tym pierwszym historycznym locie. Chromy, twardy w powietrzu chłopak, teraz nie wytrzymuje. Ma łzy w oczach...

To było przecież tak niedawno, zaledwie sześć miesięcy temu. Potem z każdym dniem wydłużał się promień lotów „Iłów" i „Jaków" z polskich jednostek. Latali coraz dalej od Zadybia, coraz bliżej Warszawy. Rdzawa kopuła dymu i ognia nad Wisłą była z daleka widoczna. Swąd pogorzelisk, gnany wirami rozżarzonego powietrza, unosił się wysoko, przedostawał do kabiny „Jaka" szczypał w oczy, drażnił nozdrza.

Nigdy nie przypuszczał, że spotkanie z miastem, którego imię nosi pułk, nastąpi w tak dramatycznych i bolesnych okolicznościach. Ulice i parki, domy i ogrody tonęły w straszliwych chmurzyskach pożogi.

Gdy po raz pierwszy leciał nad płonącym miastem, w kabinie czuł gorąco pożarów. To było dziewiętnastego września tysiąc dziewięćset czterdziestego czwartego roku. Ciepłe, słoneczne popołudnie. Ciszę zadybskich pól przerwał nagle łoskot startujących „Iłów" i „Jaków". Grupy szturmowców i myśliwców startowały kolejno. Osiem „Iłów", osłanianych przez sześć maszyn myśliwskich, utworzywszy w powietrzu szyk bojowy — kolumny kluczy, klucz schodami w prawo — leciały z kursem na Warszawę.

Wystartował w trzeciej grupie. Pamięć przywoływała informacje i fakty z przedpołudniowej odprawy, którą prowadził osobiście dowódca 1 Dywizji Lotniczej, pułkownik Smaga. Od szesnastego września krwawią na Czerniakowskim przyczółku, śpieszący powstańcom z pomocą żołnierze 3 dywizji piechoty. W rejonie Żoliborza w nocy z siedemnastego na osiemnastego września sforsowały Wisłę pododdziały 2 dywizji piechoty. W myśli powtarzał dane z wcześniejszego rozpoznania lotniczego: w Parku Ujazdowskim — 3 działa; na skarpie — ul. Książęca — ul. Piusa — 4 działa; Ogród Botaniczny i Łazienki — 6 baterii; Pole Mokotowskie — 5 baterii.

Mieli zaatakować stanowiska moździerzy i artylerii niemieckiej na wiślanej skarpie, w Ogrodzie Botanicznym, w Łazienkach i w Parku Ujazdowskim. Przed nimi odtańczyły swój „taniec śmierci" nad hitlerowskimi pozycjami dwie grupy szturmowców — majora Koźlenki i kapitana Dawidiana. Odtańczyły dwukrotnie. Teraz leci grupa porucznika Kitajewa. Pod skrzydłami zabudowania Pragi. Wysokość: dziewięćset metrów.

— Atakujemy! — w radio zdeterminowany głos Kitajewa.

Kitajew! Młody chłopak o wiecznie śmiejących się oczach. Jest już teraz chyba w połowie trasy do Bydgoszczy. Jeszcze dziś zbierze swoją eskadrę, by omówić zadania na jutro. A na sannickich polach coraz szarzej. Maleje i kurczy się promień horyzontu. Chmur coraz więcej, płyną coraz niżej.

Wtedy niebo było prawie bezchmurne. Nad Warszawą przewalały się tylko, kłębiły, ponure, czarne obłoki pożarów. Czternaście maszyn spłynęło z dziewięciuset metrów w dół; mignęła wzburzona detonacjami Wisła. „Iły" prując z broni pokładowej, wyrównały na dwustu metrach, „Jaki" na czterystu. Omotały ich smugi przeciwlotniczych pocisków. Z prawej i lewej strony puchły kolorowe bąble eksplozji. Raz po raz maszyna ginęła w chmurach dymu. Gdy spoglądał w dół, mógł się przekonać, że w walczącym mieście mało było przestrzeni nie objętej pożogą. W czarnych, tłustych chmurzyskach połyskiwały czerwone plamy ognia. Kurczowo trzymał dłoń na drążku sterowym. Dopiero po pewnym czasie zorientował się, że mocno, bardzo mocno, zaciska palce.

„Iły" zrzuciły bomby. Obserwował maszynę Kitajewa. Dowódca grupy był teraz w lewym skręcie, nabierał wysokości. Szturmowce powtarzały ten manewr za prowadzącym. „Jaki" poszły za ich przykładem.

Samoloty wciąż na wznoszeniu, nabierają wysokości, by przejść do powtórnego ataku. W dole Wisła. Przed nosem maszyny zabudowania Pragi. Przycichła nieco artyleria przeciwlotnicza. Widocznie atak „Iłów" na wybrane pozycje niemieckie był celny. Rzadsza jest pajęczyna przeciwlotniczych smug, ale na wznoszeniu łatwiej można oberwać. Jeśli ginąć, to patrzeć śmierci prosto w oczy! Nie tylko wokół jego samolotu pękają pociski. Szturmowce, przygotowując się do kolejnego zajścia, tworzą ciasny krąg. Strzałka wysokościomierza mija liczby siedemset, osiemset, zatrzymuje się na tysiącu. Nie ma już smug, nie widać kłębków eksplozji. Nad wschodnimi przedmieściami Pragi „Iły" i „Jaki" znów formują bojowy szyk i lecą poprzednim kursem. Z nieba Pragi spadną nad zadymiony, pulsujący ogniem warszawski brzeg i zmuszą do milczenia hitlerowskie stanowiska ogniowe. Szturmowce i myśliwce zawirują znów w śmiercionośnym korowodzie, powietrznym kuligiem spłyną nad niemieckie pozycje...

...Podnieciły go rozpamiętywania o tamtym powtórnym ataku. Potem był lot powrotny już w ciszy, nad spokojną szachownicą pól. Gdy lądowali w Zadybiu, w Warszawie przez Wisłę między mostami Średnicowym i Poniatowskiego przeprawiały się kolejne pododdziały 3 dywizji piechoty.

W pułku po kilku wylotach bojowych zaczęto nazywać go „powietrznym zwiadowcą". Takie same zadania wykonywało wielu jego kolegów: Kalinowski, Chromy, Kozak... Dlaczego tylko o nim mówiono: zwiadowca, zanim zaczął fotografować pozycje niemieckie wzdłuż Wisły od Karczewa do Modlina? To były trudne zadania, znacznie trudniejsze niż osłona „Iłów". Trzeba było niemal wisieć nad liniami obrony nieprzyjaciela w gradzie pękających pocisków. Nie można było zboczyć z kursu ani zmienić wysokości. Zdjęcia musiały być w jednej skali i po sklejeniu obejmować cały pas niemieckich umocnień.

Po każdym powrocie z trudnego lotu rozpoznawczego, czytał w oczach kolegów i podziw i zdumienie. Któregoś grudniowego wieczoru, Zacharżewski, przerywając grę na fortepianie, zapytał go wprost:

— Oleg, czasem wydaje mi się, że obcy ci jest instynkt samozachowawczy? Czy ty w ogóle nie czujesz strachu? Jesteś bardzo odważny!

Czym jest odwaga, jeśli nie stałym pokonywaniem lęku, ciągłą walką ze strachem; jeśli nie dramatycznym zmaganiem właśnie z instynktem samozachowawczym?

Tyle już razy ocierał się w powietrzu o śmierć. A w istocie setki razy śmierć w pohuku pocisków, w poświście odłamków ocierała się o skrzydła i kadłub jego samolotu.

Kto chciałby ginąć?! Całe życie należy do niego. Przed nim tysiące chwil nie przeżytych jeszcze i moment najmilszy: on i dziewczyna z jasnymi warkoczami stoją samotni, śródpolni, wsłuchani w szum i poszum zbóż, w pobrzęk pijanych miodem pszczół, wpatrzeni w migotanie porannej rosy, odurzeni własnym oddechem, wonnością kwiatów, zapachem zieleni i świeżością ziemi.

W połowie grudnia wykonał był wspólnie z Kalinowskim ostatnie zdjęcia niemieckich pozycji wzdłuż Wisły

na odcinku Karczew—Warszawa, Karczew—Jabłonna. Osłaniali: Chromy i Kozak.

Nadeszły dni względnego spokoju. Budził się bardzo wcześnie, gdy słońce nie zdążyło jeszcze zaróżowić nieba nad Zadybiem. W szarzyźnie przedświtu park podobny był do ogromnej, śnieżnej zaspy. Drzewa były całe w bieli. Czekał momentu, aż pierwsze promienie słońca rozbłysną czerwonawym blaskiem na kiściach szronu.

Wyrwany z wartkiego obrotu wydarzeń, skazany na oczekiwanie — czuł się nieswojo. Cisza męczyła go i przytłaczała. Lubił ruch, pośpiech, krzątaninę na lotnisku. Niekiedy przyłapywał się na myśli, że ciągle się śpieszy, jakby w obawie, że nie zdąży przeżyć i odczuć tego, co chciałby jeszcze w życiu swoim wymarzyć, zrealizować i doznać.

Wiedział, że zadybskie grudniowe i styczniowe dni, pełne spokoju są ciszą pozorną; przyczajeniem się wichury przed burzą, że lada dzień nawałnica ogniowa przerwie spokój na froncie, przewali się od Bałtyku do Karpat.

Dwunastego stycznia tysiąc dziewięćset czterdziestego piątego roku, w dniu, gdy ruszyły do natarcia z przyczółka sandomierskiego wojska 1 Frontu Ukraińskiego, podpułkownik Tałdykin wyznaczył go na dowódcę klucza, który w najbliższym czasie miał wykonywać specjalne zadania.

— Kapitan Matwiejew — mówił dowódca pułku na odprawie — przebazuje się ze swoją grupą już jutro na lotnisko w rejonie Radzymina. Przenosi się tam także 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Gdy 47 armia radziecka rozpocznie natarcie, myśliwcy będą prowadzić rozpoznanie z powietrza, zarówno pola walki jak i ruchu wojsk nieprzyjaciela na tyłach w rejonie Modlina, Błonia i Warszawy. Kapitanie Matwiejew, jest to zadanie bardzo poważne. Od waszych informacji będą zależały działania całej 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej i jej współdziałanie w czasie pierwszych dni ofensywy z 47 armią radziecką i 1 armią Wojska Polskiego.

Był pewien, że nikt inny takiego zadania nie otrzyma. Czuł się zaszczycony tą misją. Koledzy patrzyli na niego trochę z zazdrością.

— Oleg, zaczną się lotnicze żniwa w środku zimy — powiedział Lisiecki, gdy wracali z odprawy do pałacyku.

— Żniwa? Raczej omłoty. Będziemy młócić szkopów, gdzie się tylko da. Na ziemi i w powietrzu!

Żal mu było rozstawać się z mieszkańcami Zadybia, z którymi zżył się był i zaprzyjaźnił. Tu spędził pół roku, sześć wojennych miesięcy, odmierzanych bojowymi lotami. Krótki to okres w życiu człowieka, ale jakże ważny w jego lotniczym życiorysie. Tutaj po raz pierwszy wylądował w sierpniowym, zielonym krajobrazie. Jutro start: przeleci, być może po raz ostatni nad białą przestrzenią pól, nad zagonami, na których każde drzewo i kępy krzewów wydawały mu się bliskie i znajome. Znad Wisły ruszyła ofensywa. Na kolejnych lotniskach nie będzie już długich postojów. Co mu wyznaczy wojenny los, gdy minie kolejne sześć miesięcy? Kiedy będzie mógł wyjść z kabiny „Jaka" z przeświadczeniem, że to był jego ostatni lot w czasie wojny?... Kiedy znów siądzie za sterami maszyny z urzekającym uczuciem, że startuje do pierwszego lotu w pierwszej godzinie pokoju?...

Nazajutrz z zadybskiego lotniska odleciały cztery samoloty. Jako dowódca klucza startował pierwszy. Pożegnał tę wioskę serdecznym, lotniczym ukłonem. Natychmiast po nabraniu wysokości wziął kurs na pałacyk. Zniżył się. Przeleciał tuż nad wierzchołkami drzew starego parku — ileż tu snów i wspomnień zostawił! — rzucił ostro maszynę do góry i pomachał skrzydłami.

Gdy jego klucz wylądował na lotnisku w okolicach Radzymina, gospodarzyły tu już załogi 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", który przebazował się tutaj z polowego lotniska z Woli Rawskiej koło Garwolina.

A tymczasem od Bałtyku do Karpat wydarzenia toczyły się z szybkością górskiej lawiny.

Tego samego dnia (13 stycznia) wojska 3 Frontu Białoruskiego rozpoczęły natarcie przeciwko wschodnio-pruskiemu zgrupowaniu nieprzyjaciela. Nazajutrz bardzo wcześnie był już na lotnisku. Dowódca 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", major Siemion Worobiow miał najświeższe wiadomości. Wojska dwóch Frontów — 1 i 2 Białoruskiego rozpoczęły natarcie. Z przyczółków: magnuszewskiego i puławskiego na 9 niemiecką armię polową spadły uderzenia wojska marszałka Żukowa; znad Narwi przeciwko 2 armii polowej, rozpoczął działania zaczepne marszałek Rokossowski.

— Jeśli w rejonie działań tych Frontów pogoda taka jak u nas, wojska walczą bez lotniczego wsparcia! — powiedział, wysłuchawszy relacji Worobiowa.

— Niski pułap chmur i do tego cholerna mgła. Jesteśmy jednak gotowi. Będziemy działać niezależnie od pogody!

— Zaczynam żałować, że z „kukuruźnika" przesiadłem się na „Jaka"...

— Nie ma to jak nasze słynne „U-2"! — śmiał się dowódca 2 pułku.

— Nie bez powodu piechurzy nazywają was nocnymi gospodarzami frontu.

— Polatamy sobie dziś w nocy, wyprzedzając trochę natarcie 47 armii radzieckiej. Z dowództwa dywizji otrzymaliśmy już plan działań. — Worobiow rozłożył mapę. — W rozwidleniu Wisły i Bugo-Narwi usadowiła się 73 niemiecka dywizja piechoty. Nie chciałbym być w skórze Niemców. Nie będą mieli spokojnej nocy. Dobierzemy się również do skóry hitlerowskim odwodom w rejonie Leszna i Błonia.

Matwiejew uśmiechnął się. Znał doskonale rozmieszczenie wojsk niemieckich, znakomicie znał także rejon w międzyrzeczu Wisły i Bugo-Narwi, w okolicach Warszawy, Karczewa, Legionowa i Jabłonny. Uświadomił sobie, że zdjęcia, które wykonał w grudniu, mogą być jeszcze aktualne, ale lada godzina nastąpi przetasowanie w ugrupowaniu wojsk niemieckich. Oddziały niemieckie poczują się zagrożone i zaczną wycofywać się na zachód. „Na wcześniej zaplanowane pozycje!" jak poda komunikat OKW. Wyjdą z ukrycia, będą łatwo widoczne na głównych i polnych drogach. Szykuje się wspaniała gratka dla „Iłów" i „Jaków". I właśnie on ze swoim kluczem będzie wskazywał kolegom, gdzie frycom można sprawić najtęższą frycówkę!

4 Mieszana Dywizja Lotnicza miała wykonywać zadania, zgodnie z planem działań 47 armii radzieckiej. Czasowo przeszła więc podległość operacyjną generała Fiodora Perchorowicza. Pułkownik Aleksander Romeyko jest już na stanowisku dowodzenia tej armii w rejonie Legionowa. Denerwuje się zapewne z powodu złej pogody. Stanowiska niemieckiej artylerii i moździerzy na przedpolu 47 armii są znane: Olszewnica Nowa, Krubin, Okunin i Boża Wola. Ale Bóg raczy wiedzieć, jak długo będzie wisieć nad ziemią ta piekielna mgła. Te stanowiska powinno zaatakować lotnictwo. Powinno! Wszystko jednak będzie zależało od warunków atmosferycznych. Jego misja również. Dopiero teraz zaczął sobie w pełni uświadamiać, jak ważne i odpowiedzialne spoczywa na nim zadanie. Rozpoznanie z powietrza pola bitwy, a więc gdy obie walczące strony są w ciągłym ruchu. Wyniki tego rozpoznania nie pozostaną bez wpływu na szybkości natarcia oddziałów 47 armii, a tym samym na rozpoczęcie działań przez sąsiadującą z nią 1 armię Wojska Polskiego. Obecność dowódcy 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej na stanowisku dowodzenia 47 armii mówi sama za siebie. Na podstawie jego meldunków o ruchu wojsk niemieckich, pułkownik Romeyko będzie podejmował decyzje, ile poderwać maszyn z Zadybia i gdzie je skierować. W powietrzu zaroi się od samolotów polskich i radzieckich, część bowiem sił 16 radzieckiej armii lotniczej będzie także wspierać działania 47 armii.

Dzień upłynął na nerwowym oczekiwaniu. Wieczorem radiotelegrafista odebrał depeszę od pułkownika Romeyki. Dowódca dywizji potwierdzał ustalone wcześniej zadania.

Zmrok zapadł szybko. Załogi 2 pułku, mimo złych warunków atmosferycznych, noc z czternastego na piętnastego stycznia spędziły pracowicie. „Kukuruźniki" atakowały cele w rozwidleniu Wisły i Bugo-Narwi. Ciemności wibrowały brzękliwym warkotem startujących i lądujących maszyn.

„Latają jak nietoperze" — myślał, przysłuchując się charakterystycznemu łoskotowi „pociaków". Wreszcie zmorzył go sen.

Nad ranem obudził go jednostajny, narastający pomruk artyleryjskiej kanonady. W oknach kwatery brzęczały szyby. W drzwiach stukała staroświecka klamka.

Wybiegł przed dom z gołą głową, z hełmofonem w dłoni. Niebo przypominało wielki zamglony klosz. Nisko nad ziemią wisiały szare, mgielne chmury. Było bezwietrznie. Drzewa w szronowej bieli stały w bezruchu. Łoskot narastał. Nagle z gałęzi posypał się szron; wyglądało to tak, jakby niespodziewanie dziesiątki legendarnych wyrwidębów w czapkach niewidkach poczęło mocować się z pniami leciwych topól i rosochatych wierzb.

Wydawało mu się, że pod stopami czuje drżenie ziemi; drżenie, które rozchodzi się po całym ciele i powoduje dziwny skurcz serca. Pobiegł w kierunku startowego stanowiska dowodzenia. Za nim krok w krok śpieszyli koledzy z klucza.

— 47 armia rozpoczęła natarcie! — powiedział na powitanie Worobiow. Na jego twarzy znać było ślady zmęczenia.

— Towarzysz major nie spał przez całą noc!

— Prawie nie zmrużyłem oka. Kilka załóg w tym piekielnym, mgielnym mleku nie mogło odnaleźć lotniska. Chłopcy przymusowo lądowali w polu. Ważne jednak, że są cali i zdrowi. Oby tylko poprawiła się pogoda!

— Oby! W przeciwnym wypadku piechurzy przegonią hitlerowców z Warszawy bez udziału myśliwców!

— Ale nie bez pomocy nocnych bombowców! — śmiał się Worobiow.

Przez cały dzień niebo dudniło artyleryjską kanonadą. Pułki i dywizje 47 armii, która miała od północy i północnego zachodu zagrozić oddziałom niemieckim w Warszawie, w zażartych bojach spychały nieprzyjaciela z przedmościa na wschodnim brzegu Wisły.

Niski pułap chmur uniemożliwił działania lotnictwu myśliwskiemu i szturmowemu. Lotnisko w Radzyminie miało bezpośrednią łączność radiową i przewodową z wysuniętym punktem obserwacyjnym dowództwa 47 armii w rejonie Legionowa. Pułkownik Romeyko, wraz z grupą oficerów ze sztabu 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, z niecierpliwością oczekiwał na polepszenie się warunków atmosferycznych. Na pierwszej linii natarcie rozwijało się pomyślnie. Punkt obserwacyjny był w zasięgu ognia artyleryjskiego nieprzyjaciela. Na posterunku bojowym ginie rażony odłamkiem podpułkownik Czerepanow ze sztabu 4 MDL.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

JU-188 E-1

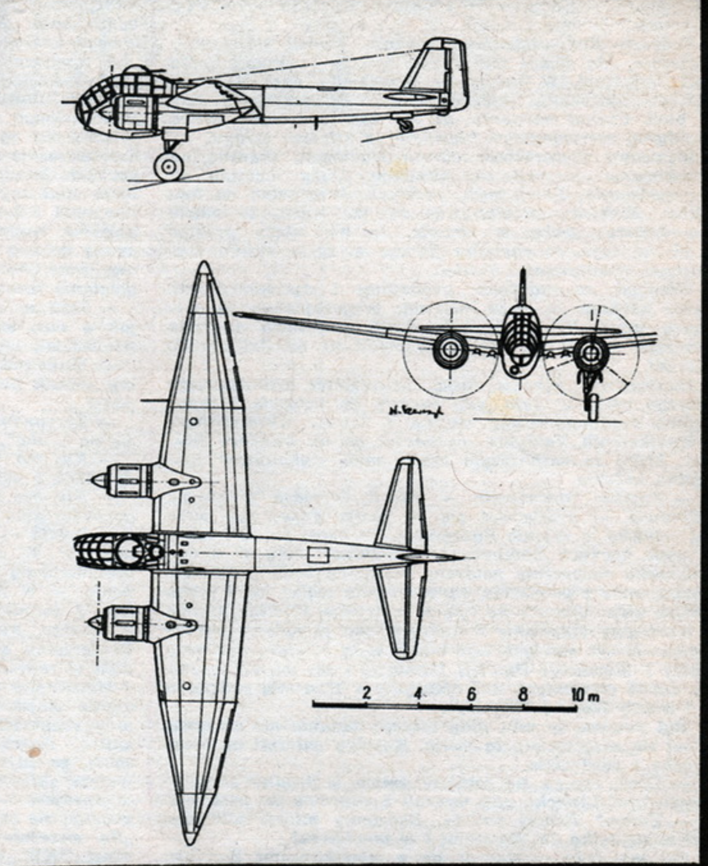
Ze względu na podobieństwo Ju-188 do Ju-88 jest niemal pewne, że niektóre zestrzelone samoloty podane jako Ju-88 (szczególnie w nocy przez załogi z Dywizjonu 307) były w rzeczywistości samolotami Ju-188.

Junkers Ju-188 powstał z bombowca Ju-88 przez zastosowanie silników BMW-801 MA (1 600 KM) i zmianę skrzydeł. Na początku 1943 r. nowy samolot pod oznaczeniem Ju-188V1 przechodził próby i niebawem wyszła z fabryk pierwsza seria. Ponieważ do przeróbek użyto Ju-88E, pierwsze serie nowego samolotu otrzymały tę samą literę: Ju-188E-0. Po tym ukazywały się nowe odmiany, różniące się wyposażeniem i przeznaczeniem. Ju-188F-1 dostosowany był do prowadzenia rozpoznania. Miał on dwa silniki BMW-801D (1 700 KM) i kamery fotograficzne do zdjęć dziennych i nocnych. Niektóre samoloty tej wersji miały radar. Niemal jednocześnie z pierwszą serią E pojawiły się Ju-188A z silnikami Jumo-213A (1 776 KM), rzędowymi, chłodzonymi cieczą. Samoloty te nie miały hamulców aerodynamicznych, a działko MG-151/20 w grzbietowej wieży. Kolejna odmiana Ju-188A-2, produkowana na początku 1944 r., miała instalację wtrysku wody z metanolem do silników, przez co ich moc startowa wzrastała do 2 240 KM. Z tymi silnikami była też wersja Ju-188D-1, fotograficzna z radarem ale bez działka z przodu. Ju-188G-1 był wyposażony w ogonowe stanowisko strzeleckie z dwoma k. masz. MG-131. Ju-188R miał być następcą Ju-88G jako nocny myśliwiec, ale nie wykazał się lepszymi osiągami, więc nie był produkowany. Ostatnie odmiany, to budowane w niewielkich ilościach: Ju-188S — bombowiec i Ju-188T — rozpoznawczy. Obie wersje miały kabiny ciśnieniowe, a uzbrojenia obronnego nie było. Silniki Jumo-213E-1 (1 750 KM) miały trzystopniowe sprężarki. Ju-188S niósł 800 kg bomb, ale miał prędkość 686 km/h (Ju-188T osiągał 700 km/h), więc wykonywał szybkie, indywidualne rajdy na dużej wysokości i wracał lotem koszącym. W sumie wyprodukowano 1 076 samolotów Ju-188 różnych wersji.

Latem 1943 r. Ju-188E rozpoczęły służbę w jednostce prowadzącej próby eksploatacyjne. Pierwsze bomby zrzucono na Anglię w sierpniu 1943 r. W tym też czasie Ju-188F-1 rozpoczęły służbę wywiadowczą na froncie wschodnim, Ju-188D-1 stacjonowały m. in. za kołem polarnym w Kirkenes w Norwegii, skąd prowadziły rozpoznanie konwojów alianckich płynących do Murmańska. W styczniu 1944 r. Ju-188 (wraz z Do-215 i Ju-88) brały udział w odwetowym bombardowaniu Londynu przez 400 bombowców. W ostatnim roku wojny Ju-188 pełniły głównie zadania rozpoznawcze. Konstrukcja jak Ju-88.

Uzbrojenie: stałe działko MG-151/20 w przodzie, k. masz. MG-131 w grzbietowej wieży i w tylnej części kabiny, podwójny k. masz. MG-81Z pod kadłubem oraz 3 000 kg bomb w różnych zestawach lub torpedy albo pociski rakietowe. Napęd: 2 silniki gwiazdowe BMW-801 ML o mocy max. 1 600 KM każdy.

(W. S.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 22 m, długość — 14,95 m, wysokość — 4,44 m, pow. nośna — 56 m².

Masy: Masa własna — 9 854 kg, masa użyteczna — 5 650 kg, masa całkowita — 15 500 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 500 km/h, prędkość przelotowa — 375 km/h, czas wznoszenia na 6 000 — 17,6 min., pułap — 9 300 m, zasięg — 1 950 km.

Na zdjęciu: Ju-188D-2. Na rysunku: Ju-188E-1.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

PANAVIA MRCA-200

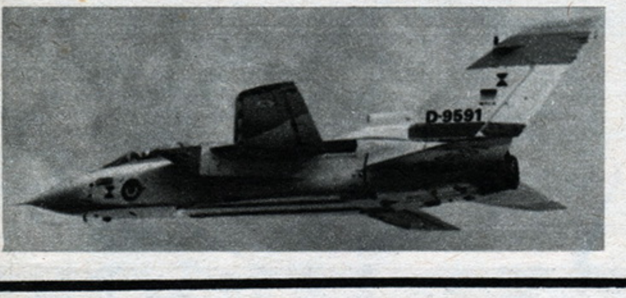
14 sierpnia 1974 r. odbył się oblot nowego wielozadaniowego samolotu bojowego (Multi-Role Combat Aircraft) MRCA-200, budowanego przez brytyjsko (BAC)--zachodnioniemiecko (Messerschmitt - Bölkow - Blohm) -włoskie (Aeritalia) konsorcjum Panavia. W samolocie tym pokładane są nadzieje zachodniej Europy na uniezależnienie się od dostaw wojskowego sprzętu lotniczego z USA. MRCA-200 ma być używany jako samolot szturmowy lądowy i morski, myśliwski (do walk powietrznych i przechwytywania) oraz wywiadowczy. Tak wysoki stopień uniwersalności uzyskano m. in. przez zastosowanie skrzydeł o zmiennej geometrii. W budowie znajduje się 9 prototypów, przewiduje się produkcję 320 maszyn dla zachodnioniemieckiej Luftwaffe i Marine, 385 dla brytyjskiego RAF i ok. 100 dla włoskiej Aeronautica Militare. (Francja przygotowuje konkurencyjny projekt ACF — Avion Combat Future — na bazie „Mirage-G8").

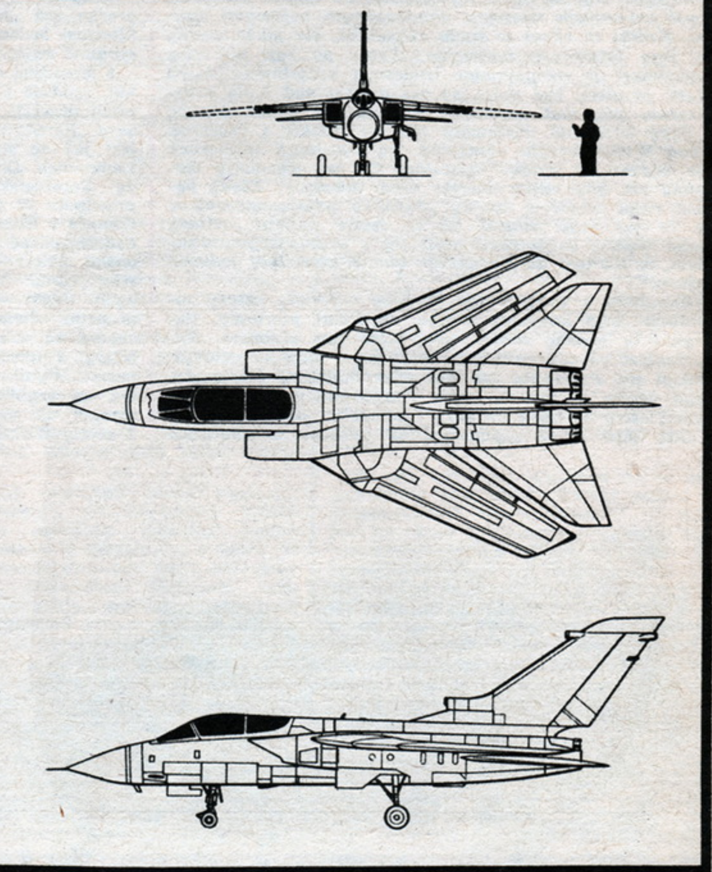
Panavia MRCA-200 jest dwusilnikowym, dwumiejscowym grzbietopłatem konstrukcji metalowej. Płat o obrysie trapezowym może zmieniać kąt skosu od 25° do 65° (również w czasie lotu). Urządzenia supernośne obejmują trzyczęściowe skrzela na krawędzi natarcia i czteroczęściowe klapy na krawędzi spływu; lotek brak. Dwuczęściowe spoilery służą do wspomagania sterowania poprzecznego przy małym i średnim skosie oraz do zmniejszania siły nośnej po przyziemieniu. Kadłub konstrukcji klasycznej półskorupowej mieści przed płatem kabinę załogi z dwoma miejscami w tandem, wyposażonymi w fotele wyrzucane Martin Baker. W tylnej części kadłuba — płytowe hamulce aerodynamiczne. Usterzenie skośne. Połówki płytowego usterzenia poziomego mogą wychylać się niezależnie, spełniając rolę steru wysokości i lotek (sterowanie poprzeczne).

Napęd stanowią dwa turboodrzutowe silniki dwuprzepływowe Turbo-Union RB-199. 34R o ciągu 3 850 kG (6 580 kG z dopalaniem) każdy, zabudowane w tylnej części kadłuba (dostęp od dołu) i zasilane przez boczne chwyty powietrzne z poprzeczną krawędzią-generatorem fal skośnych (tzw. chwyty dwuwymiarowe). Zbiornik paliwa wielokomorowy w kadłubie i skrzydłach. Przewidziano zasilanie paliwem w locie.

Uzbrojenie samolotu składa się z 2 działek Mauser kal. 27 mm zabudowanych w kadłubie oraz bomb, pocisków rakietowych itp., które zależnie od wersji mogą być zawieszone na 3 wspornikach pod kadłubem i 4 pod skrzydłami — obracanych w miarę skosu skrzydeł. Samolot ma bardzo nowoczesne wyposażenie operacyjne, złożone z radaru pokładowego, bezwładnościowego 3-osiowego systemu nawigacyjnego, celownika laserowego, 2 komputerów pokładowych, systemu czołowej projekcji wskazań przyrządów (tzw. Head-up Display) itp. Dostawy samolotów mają się rozpocząć w latach 1977—78.

(J. Ś.)





DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość max. — 13,90 m, rozpiętość min. — 8,60 m, długość — 16,70 m, wysokość — 5,70 m.

Masy: Masa własna — 10 000 do 10 500 kg, masa całkowita — 17 250 do 18 150 kg.

Osiągi: Prędkość max. (11 000 m) — 2125 km/h (M = 2), prędkość max. (0 m) — 1450 km/h, czas trwania lotu bojowego — 70 do 80 min.

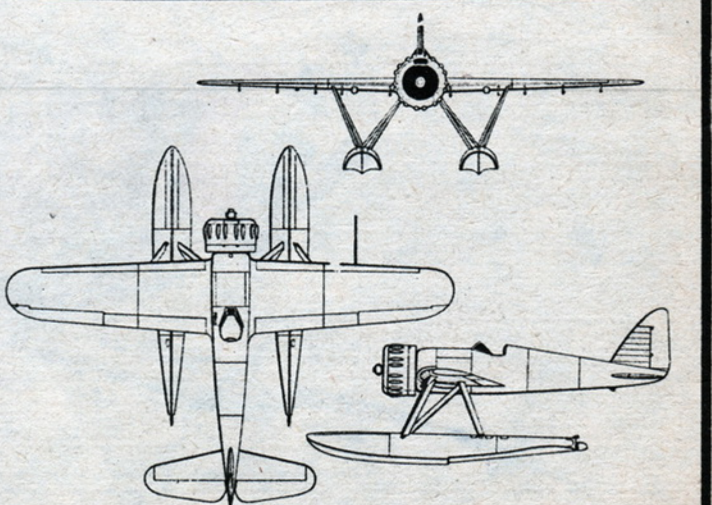
LAMUS

BERNARD H-110

W połowie lat trzydziestych lotnictwo francuskie odczuwało pilną potrzebę posiadania nowoczesnego myśliwca morskiego. Samolot ten potrzebny był nie tylko w Europie, ale i w licznych koloniach, gdzie zdecydowanie łatwiej o odpowiedni akwen wodny, niż o pas startowy. Do rywalizacji przystąpiło wiele wytwórni, m. in. zakłady Avions Bernard, które już od pewnego czasu prowadziły próby z prototypem wodnosamolotu H-52. Wymagania te były jednak bardzo ostre i ten samolot nie mógł ich spełnić. Jesienią 1934 r. przerwano prace przy samolocie H-52 i przystąpiono od budowy nowego prototypu, oznaczonego H-110. Nie było jednak czasu na radykalne zmiany konstrukcyjne.

Wodnosamolot H-110 rozpoczął loty próbne w czerwcu 1935 r. Mimo uderzającego podobieństwa do swojego poprzednika (H-52), konstruktorom udało się znacznie poprawić własności użytkowe samolotu. Z nadzieją oczekiwano na decyzję władz wojskowych co do wyboru wodnosamolotu do produkcji seryjnej. Z wodnosamolotem H-110 rywalizował teraz właściwie tylko Loire-210, gdyż trzeci konkurent (Romano-90) zdecydowanie im ustępował. H-110 nie miał jednak szczęścia — wybór padł na Loire-210.

Bernard H-110 był jednomiejscowym pływakowym wodnosamolotem myśliwskim konstrukcji metalowej, uzbrojonym w 2 k. masz. kalibru 7,5 mm. Wyposażono go w gwiazdowy 10-cylindrowy silnik Hispano-Suiza 9Vbs o mocy 710 KM (licencja Wright „Cyclone"). (J.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,60 m, długość — 9,30 m, pow. nośna — 19,00 m².

Masy: Masa całkowita — 1 900 kilogramów.

Osiągi: Prędkość max. (na wysokości 2 500 m) — 330 km/h.

KRONIKA

AEROKLUB MIELECKI

Aeroklub Mielecki powstał przed 29 laty i od początku opiera swoją działalność na opiece i pomocy miejscowej WSK. Nie ogranicza się jedynie do własnego środowiska, ale od wielu lat z powodzeniem popularyzuje sport lotniczy na terenie sąsiednich powiatów — dębickiego i kolbuszowskiego. Tu też działają jego modelarnie i koła terenowe, a dla mieszkańców Kolbuszowej i Dębicy oraz większych wiosek — organizuje w każdym roku pokazy lotnicze.

Piloci samolotowi i szybowcowi trenują i startują w różnych imprezach. W ub. r. przebywali w powietrzu przez 1 281 godzin, pokonując w tym czasie wiele tysięcy km. Spadochroniarze wykonali w ubiegłym sezonie 1 129 skoków, m. in. w nocy, na celność lądowania, do wody itp. Szybownicy zdobyli 4 odznaki srebrne, a skoczkowie spadochronowi i modelarze — 31 odznak brązowych, srebrnych i złotych, w tym siedem z wieńcem.

Aeroklubowa modelarnia należy do najstarszych tego rodzaju placówek. W ubiegłorocznych mistrzostwach kraju modeli zdalnie kierowanych w kategorii motoszybowców jej członkowie, **Jan Olejnik** i **Józef Schab**, zdobyli tytuły mistrza i wicemistrza Polski.

W aeroklubie trwają już przygotowania do najbliższego sezonu. Piloci i mechanicy prowadzą przeglądy i remonty samolotów, szybowców i sprzętu spadochronowego. Rozpoczęły się też zajęcia na kursie, w tym dla 28 nastolatków, którzy po przejściu szkolenia teoretycznego — latem br. zasiądą po raz pierwszy za sterami samolotów i szybowców. Kontynuowane są też prace przy wznoszeniu nowego hangaru. Pomaga w tej budowie młodzież z mieleckiej WSK, która poświęciła w ub. r. ponad 3 000 godzin na wykonanie fundamentów. Hangar będzie gotowy na początku przyszłego roku.

Ryszard Niczyporuk

AEROKLUB ŚLĄSKI

W Aeroklubie Śląskim w Katowicach sezon lotny trwa bez przerwy. Treningowymi dniami lotnymi w sezonie zimowym są niedziele. W inne dni tygodnia wykonywane są sporadyczne samolotowe przeloty nawigacyjne. Zorganizowane jest również pogotowie falowe.

W ostatnią niedzielę stycznia wykonano loty na KTP kilku instruktorami społecznymi oraz aktywnymi pilotami szybowcowymi naszego aeroklubu. Do końca marca trwać będą wykłady teoretyczne dla grupy podstawowej i treningowo-wyczynowej pilotów i skoczków. Wykłady odbywają się w nowo urządzonej sali metodycznej, wyposażonej w urządzenia takie jak rzutnik, projektor, epidiaskop, plansze i inne pomoce. Czterech naszych zaawansowanych pilotów uczęszcza na kurs instruktorski w Toruniu.

Grażyna Rzepecka

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Szybownicy Aeroklubu Wrocławskiego w 1974 r. wylatali 2 446 godzin i uzyskali m. in. 12 licencji oraz 8 srebrnych odznak szybowcowych. **Bożena Demczenko** zdobyła odznakę złotą i diament za przewyższenie. Przeleciano ogółem 10 978 km, w tym 8 113 po trasach zamkniętych. Klubowe Zawody Całoroczne wygrał **Jan Baran**. Udział w zawodach: I liga — 2 pilotów, II liga — 3 pilotów, Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet — 2 pilotki, na Węgrzech — 2 pilotów (**J. Gogała i St. Witek**). **Stanisław Witek** pobił rekord Polski na trasie trójkąta 500 km oraz wygrał XX Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera.

Piloci samolotowi wylatali 1 275 godz., z tego na potrzeby własne 832 godz., dla sekcji szybowcowej 303 godz. oraz dla sekcji spadochronowej 140 godz. Uzyskano łącznie 67 uprawnień, w tym m. in. 6 licencji pilota turystycznego i 2 licencji pilota zawodowego II kl. Zorganizowano zawody: o Puchar Dni Wrocławia (6 załóg, I miejsce — **Teresa Ćwik — Wanda Demczenko**), Mistrzostwa Wrocławia (7 załóg, I miejsce — **Franciszek Ragankiewicz — Stanisław Witek**), Rajd Dziennikarzy i Pilotów (**5. Waldemar Gross, 6. Jan Kuśnierz**), Samolotowe Mistrzostwa Dolnego Śląska wygrała załoga: **Franciszek Ragankiewicz — Stanisław Witek**. Załoga **Waldemar Gross — Stefan Różycki** wygrała konkurencję pilotażową na zawodach w Riesa (NRD). Ponadto piloci sekcji startowali w Mistrzostwach Polski (2 załogi), Rajdzie Żwirki i Wigury (2 załogi), Rajdowo-Nawigacyjnych Zawodach Juniorów (1 załoga). **Wykorzystując sprzyjającą pogodę, sekcja prowadzi działalność szkoleniową i treningową od początku stycznia br.**

Skoczkowie spadochronowi wykonali 3 466 skoków i zdobyli m. in. 7 licencji, 20 odznak brązowych, 15 z wieńcem, 8 srebrnych, 5 złotych. Nastąpił znaczny przyrost skoków z dużej wysokości, głównie na akrobację indywidualną i zespołową. Główne zadanie sekcji to usprawnienie systemu szkolenia, bowiem duża ilość skaczących sprawia, że tradycyjne metody zawodzą. Sekcja nie toleruje tzw. „martwych dusz", prowadząc ciągłą selekcję. Zajęcia ogólnorozwojowe obowiązują nieprzerwanie przez cały rok. Selekcja kandydatów odbywa się na podstawie testów sprawności. W efekcie zwrócenia szczególnej uwagi na młodzież, 5 skoczków startowało po raz pierwszy w zawodach krajowych, a 3 w międzynarodowych. **Grażyna Kudłek** zdobyła mistrzostwo Polski kobiet. Skoczkowie wrocławscy startowali w licznych zawodach krajowych i międzynarodowych. M. in. **G. Kudłek, Anna Kwaśnik, Janina Zwierzchowska i Edward Ligocki** brali udział w mistrzostwach świata. Startowano m. in. w Goerlitz (1 m. drużynowo), Warnie (1 m. drużynowo) i Brnie (5 m. drużynowo). Wszyscy skoczkowie są członkami szczepu harcerskiego „Błyskawica". Na wakacyjnym obozie harcerskim, z udziałem 45 osób, wykonano 1 200 skoków. Bardzo dobrze układa się współpraca z AWF i WKS „Śląsk". Zorganizowano obóz „relativ" — obejmujący szkolenie w akrobacji zespołowej. Z ważniejszych imprez zorganizowano: VIII Międzynarodowe Zawody o „Błękitną Wstęgę Odry" i II Zawody o Puchar Ziemi Kłodzkiej.

A. Wr. przywiązuje znaczną uwagę do popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa. W tym celu zorganizowano m. in. „Dni Wrocławskich Skrzydeł", obchody z okazji „Dni Lotnictwa" (wystawa sprzętu, pokazy lotnicze, 30 spotkań w szkołach i zakładach pracy, kilkaset lotów propagandowych), 70 projekcji filmowych w Kołach Lotniczych, 40 wycieczek młodzieży na lotnisko, 3 konkursy (w tym Olimpiadę Wiedzy Lotniczej) i 4 obozy szkoleniowe. A. Wr. współpracuje z twórcami telewizyjnych programów lotniczych, red. red. **Hanną Klozą** (pr. I) i **Eugeniuszem Pachą** (pr. II). W trosce o pełniejszą popularyzację lotnictwa wrocławscy członkowie Klubu Twórców Lotniczych przygotowują się do utworzenia własnego oddziału.

Dla uczczenia XXX-lecia PRL członkowie A. Wr. przepracowali społecznie kilkaset godzin. M. in. urządzono nową modelarnię i odpowiednio ją wyposażono. Działalność A. Wr. wspierały liczne organizacje, zakłady pracy i instytucje oraz miejscowa prasa.

Działalność aeroklubu w 1974 roku należy ocenić pozytywnie. **Podstawową troską działającego od roku nowego zarządu A. Wr., na czele z mgr. inż. Eugeniuszem Olko, jest konieczność zmiany lokalizacji lotniska sportowego, bowiem na obecnym obiekcie, przeznaczonym pod budownictwo mieszkaniowe, prace przygotowawcze już trwają. Chodzi o zapewnienie takiej lokalizacji przyszłego lotniska, aby nie nastąpiło obniżenie wysokiego poziomu pracy wszystkich sekcji aeroklubu.**

Stanisław Błasiak

ISKRA — KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

JERZY GAŁAS — ul. Garbarska 21 m. 16, 97-300 Piotrków. Ma 21 lat i interesuje się lotnictwem, zwłaszcza wojskowym. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Buduje i kolekcjonuje modele samolotów bojowych, zbiera ich dane techniczne, plany i inne materiały źródłowe. Chciałby nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach, wymieniać plastykowe modele samolotów i doświadczenia, związane z ich budową. Zależy mu na zdobyciu modeli samolotów, na których walczyli polscy piloci podczas drugiej wojny światowej.

•

JACEK FARKOWSKI — ul. Niepodległości 91 B, m. 4, 10-046 Olsztyn. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami z kraju i zagranicy w celu nabycia plastykowych modeli samolotów w skali 1:72. Może korespondować także w języku niemieckim.

•

RYSZARD GÓJSKI — ul. Obornicka 185/11, 51-114 Wrocław. Interesuje się lotnictwem. Kolekcjonuje plastykowe modele samolotów w skali 1:72. Odstąpi dwa modele, produkcji japońskiej, samolotów Mitsubishi Gekko oraz Grumman XP-50, w skali 1:55.

•

Aleksander Górski z Inowrocławia nadesłał list, w którym m.in. czytamy: „Droga Redakcjo! Piszę do Ciebie w dość nieprzyjemnej i przykrej sprawie, ale chciałbym, żeby list mój był przestrogą dla innych młodych i łatwowiernych modelarzy z klubu „Iskra".

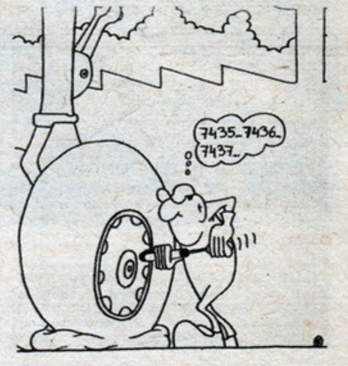
Otóż w czerwcu 1974 r. ukazał się w „Iskrze" mój adres, dzięki czemu miałem okazję nawiązać kontakty z wieloma przyjaciółmi lotnictwa z Polski i zagranicy. Nie do wszystkich zdołałem napisać, ale ci, z którymi korespondowałem i koresponduję nadal, podeszli poważnie do sprawy i mogłem spokojnie wymieniać modele i różne modelarskie materiały.

W połowie lipca 1974 r. otrzymałem jednak list od Jerzego Zająca z Myślachowic. W swoim liście opisał ile i jakie ma modele. Odpowiadało mi to co podał, zaproponowałem więc wymianę samolotu „Hayate" na mojego Ił-10/Avia B-33. Zgodził się, więc samolot zapakowałem i wysłałem 12 sierpnia 1974 r. (załączam przekaz!) i do tej pory, oprócz paru listów, nie otrzymałm od niego nic. Listy te mogę do redakcji przesłać jako dowód.

W ogóle to nie chciałem tej sprawy poruszać i nie poruszyłbym, gdyby nie fakt, że w 3 numerze Waszego pisma z 19 stycznia br. Jerzy Zając ogłosił swoje nazwisko. Pisze, że ma modele do wymiany (które nota bene urządzałyby mnie w wymianie), ale mnie nie przysłał nic. Myślę więc, że moim obowiązkiem jest przestrzec wszystkich modelarzy przed niesolidnością J. Zająca."

RED.: No cóż, przykry to fakt, który w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa zdarzył się po raz pierwszy i — miejmy nadzieję — ostatni. Niniejszym zwracamy się do Jerzego Zająca, aby zechciał, i to jak najszybciej, wywiązać się ze zobowiązań wobec A. Górskiego i ewentualnie innych naszych Czytelników. W naszym kąciku „Iskra" jest bowiem miejsce tylko dla prawdziwych, a więc także słownych przyjaciół.

Rys. W. Fuglewicz



ŻOŁNIERSKIE WSPOMNIENIE

W numerze 49/1222 „Skrzydlatej Polski" (której jestem stałym czytelnikiem), znajduje się artykuł napisany przez Wacława Króla pod tytułem „Dowódca Zielonych — wypatruj", w którym autor pisze o obecnym pułkowniku Mieczysławie Mümlerze, będącym wówczas jeszcze majorem.

M. Mümlera poznałem bardzo dobrze podczas czynnej służby wojskowej w latach 1935—1937, właśnie w 132 eskadrze myśliwskiej, której dowódcą był, w stopniu majora, M. Mümler. W tym czasie były 3 eskadry myśliwskie — 131, 132, i 133. Nazwiska dowódcy dywizjonu nie pamiętam, lecz jego zastępcą był, jeszcze jako kapitan, M. Mümler. On to właśnie skierował mnie do szkoły pilotażu.

Druga sprawa, którą chciałbym poruszyć, dotyczy mojego brata Izydora, który ukończył szkolenie w pilotażu na Ławicy i w Grudziądzu. Po wybuchu wojny brał udział w bitwach powietrznych w kraju, a później za granicą i latał właśnie w 302 dywizjonie RAF. Według otrzymanych przeze mnie dokumentów, zginął 17 sierpnia 1942 r. w Holandii, nad miastem Koferden i pochowany jest w Anglii. Mam zdjęcie jego grobu — na krzyżu wypisano: **nr 792574-SGT I. Konderak RAF. 18.08.1942 r.**

Dlatego z podwójnych powodów pragnąłbym nawiązać kontakt z pułkownikiem M. Mümlerem, gdyż był dowódcą i moim i brata.

Tadeusz Konderak

•

Szanowny Panie Redaktorze!

Przeczytałem list p. T. Konderaka, któremu podałem adres płka Mümlera. Pozwolę sobie sprostować, że jako dowódca eskadry od 1930 do 1937 r. Mümler był kapitanem, a majorem został w 1938 r., już na stanowisku dowódcy dywizjonu. Dywizjon poznański myśliwski miał dwie eskadry — 131 i 132. W „Księdze ku czci poległych lotników" nie ma wzmianki o 133 eskadrze (rok 1933). Również w książce A. Kurowskiego „Lotnictwo polskie w 1939 r.", w 1938 r. nie figuruje eskadra 133. A więc chyba jej nie było.

Jestem w posiadaniu „Wykazu poległych i zmarłych żołnierzy Polskich Sił Lotniczych na Zachodzie w czasie II wojny światowej" (wyd. Instytut Historyczny im. gen. W. Sikorskiego, Londyn, 1952 r.). W wykazie tym figuruje: „Konderak Izydor, plutonowy-sierż., ur. 15.06.1917 r. Michałpol, gm. Żytno, p. Radomsk; poległ w nocy z 17 na 18 sierpnia 1942 r. Miejsce śmierci i grobu ?"

Wynika z tego, że samolot z dywizjonu 300 lub 305, w których mógł latać I. Konderak, mógł spaść do Morza Północnego i dlatego brak jest w spisie miejsca grobu. Albo też, jeżeli T. Konderak ma zdjęcie grobu, powinien podać gdzie się on znajduje z w jakim mieście dokładnie. Wspomniane dywizjony 300 i 305 pozostawały wtedy w Bomber Command i były wyposażone w samoloty „Wellington". Inne dywizjony bombowe — 301 latały wtedy nad kraje okupowane jako eskadra w 138 dywizjonie brytyjskim specjalnego przeznaczenia, a 304 był w Coastal Command i latał nad Zatokę Biskajską. Dywizjon 302 był dywizjonem myśliwskim i nie zapuszczał się wtedy nad Holandię, ze względu na mały zasięg.

Wracając do stwierdzenia, że Izydor Konderak latał i walczył w 1939 r. — mógł latać w eskadrze obserwacyjnej 33 lub 36, albo rozpoznawczej na „Karasiach-34".

Wiadomo mi jest również, że w Anglii przystąpiono do opracowywania historii polskich dywizjonów, w tym również i dokładnego opisu poległych ze stopniami i miejscami grobów.

Gdyby grób Izydora Konderaka był na terenie Anglii, byłby niechybnie ujęty w wyżej wymienionym „Wykazie poległych..."

Z pozdrowieniami

Wacław Król

SKRZYDLATA POLSKA — Korespondencje

SAMOLOTY W MUZEUM

Jestem chyba jednym z wielu, który pisze w sprawie Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Chociaż redakcja zamknęła cykl publikacji na ten naprawdę interesujący temat, jednak jak sądzę, nie można chyba tego tematu zamykać w ogóle, a w szczególności w świetle oddźwięku, jaki wywołała w kraju i za granicą seria artykułów Mariana Krzyżana.

Czytając cały cykl publikacji w „Skrzydlatej Polsce" oraz wywiad z dyrektorem Muzeum, nie mogę powstrzymać się jednak od pewnych refleksji. Najważniejszą sprawą, wydaje mi się, są remonty tych eksponatów, które w obecnej chwili nie nadają się do ekspozycji.

Druga sprawa, to rodzaj eksponatów. Zgoda, że Muzeum posiada szereg niezwykle cennych eksponatów, ale większość sprzętu latającego pochodzi z czasów po II wojnie światowej. Jest wiele prototypów, które choć są cennymi eksponatami (piękny „Tarpan"!), jednak na „międzynarodowym rynku" wiele się nie liczą. Jest także wiele samolotów o zbliżonej konstrukcji

Nie są to jakieś zarzuty w stosunku do posiadanych eksponatów. Wszystkie są, jak powiedziałem, cenne. Chodzi jednak o proporcje w poszczególnych grupach. W załączonej tabelce podaję procentowy udział samolotów-eksponatów (według zebranych przeze mnie danych), w trzech, znanych mi placówkach. Dane nie są o tyle ścisłe, że niekiedy nie wiadomo do jakiej grupy dany samolot zaliczyć. Dla porównania chyba jednak wystarczą. Dochodzę tu do sedna problemu, który dręczy mnie od 10 lat. Dlaczego nikomu nie udaje się uzyskać żadnego eksponatu z zagranicy? Przecież jeszcze w latach 50-tych był, a może i latał, w Rumunii samolot PZL-37 „Łoś", który był przecież konstrukcją rewelacyjną. Były na pewno do osiągnięcia PZL-24. Była w Polsce „Airacobra" w Szkole im. Wawelberga w Warszawie. W Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie był samolot „Spitfire". Dlaczego nie ma Jaka? Przecież były w Polsce całe pułki myśliwskie, wyposażone w te samoloty. Nie ma żadnego samolotu USA, Japonii. Przecież sprawa nie polega tylko na ofiarowywaniu nikomu już niepotrzebnych prototypów. Polskie statki docierają do „całego świata" i mogłyby chyba bezpłatnie przywozić eksponaty. Wiele już papieru zużyłem na pisanie do różnych instancji o „Spitfire'a". Może się mylę, ale wydaje mi się, że to nikogo nie obchodzi, a przecież po filmie „Bitwa o Anglię", sprzedawano samoloty „na pęczki".

St. Arciszewski

Struktura ekspozycji samolotów z uwzględnieniem roku budowy
(w procentach ogólnej ilości samolotów).

Grupa	Okres	Muzeum Hendon (RAF)	Muzeum Transportu, Lucerna	Muzeum Lotnictwa w Krakowie	
				Eksponowanych	Posiadanych
1	Przed I wojną światową	3	9	5	14
2	Z I wojny światowej	14	4,5	—	11
3	Między I i II wojną światową	33	36	12	19
4	Z II wojny światowej	22	9	14	11
5	Po II wojnie światowej	28	41,5	69	45

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

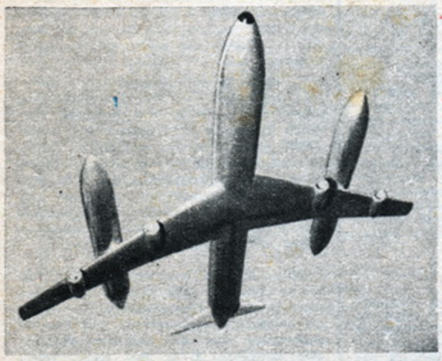
WYROŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

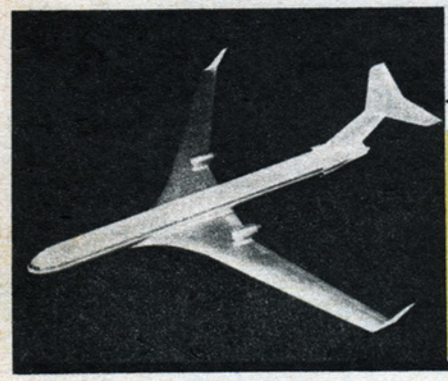
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 21.II.1975 r. Zam. 4390
INDEKS 37703/37505 B-97

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



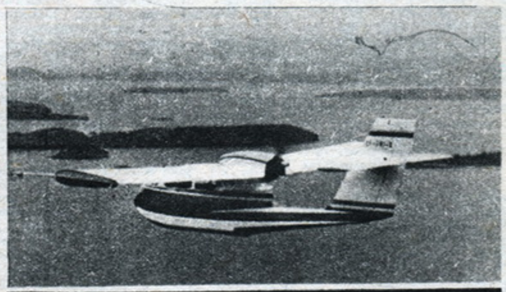
CICHY SAMOLOT

Pierwsze zdjęcie nowej wersji francuskiego samolotu dyspozycyjnego i pasażerskiego Nord-262. Jest to „Mohawk-298" z 2 silnikami turbośmigłowymi PT-6A-45 ze śmigłami 5-łopatowymi. Moc silnika — 1 196 KM. Samolot wyróżnia się cichym lotem (oblot 7.I.1975 r.). Jeśli chodzi o kanadyjskie silniki PT-6, to wyprodukowano ich łącznie ponad 6 500.



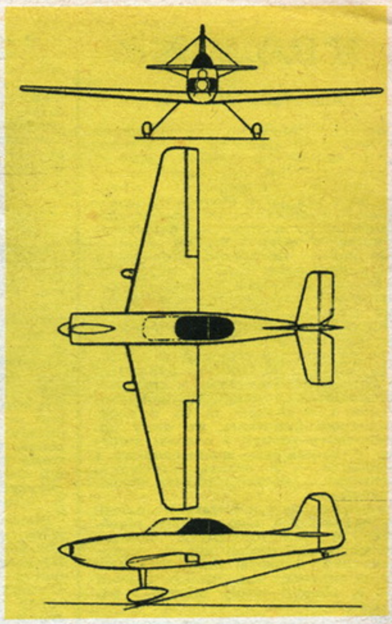
NOWE PROJEKTY

Wydział samolotów wielkiej prędkości NASA opracowuje projekty nowych odrzutowych samolotów transportowych z płatami nadkrytycznymi. Pracami kieruje znany aerodynamik dr R. Whitcomb (53 lata). Na górnym zdjęciu projekt samolotu o napędzie paliwem wodorowym, którego zbiorniki znajdują się nad skrzydłami.



MAŁA AMFIBIA

Trident „Trigull-320", to nowa 6-miejscowa amfibia metalowa z Kolumbii Brytyjskiej. Silnik Continental „Tiara" o mocy 320 KM. Rozpiętość — 11,73 m, długość — 8,7 m. Masa własna — 1 089 kg, masa całkowita — 1 724 kg, ładunek użyteczny — 635 kg. Prędkość max. — 273 km/h, prędkość min. — 83 km/h, wznoszenie — 5,9 m/s. Rozbieg — 160 m na lądzie i 240 m — na wodzie. Dobieg — 173 m na lądzie i 150 m na wodzie. Pułap — 5500 m. Produkcja seryjna przewiduje: 25 amfibii w 1976 r., 76 — w 1977 r. i po 120 amfibii rocznie od 1978 r.



IDEALNY SAMOLOT AKROBACYJNY?

Znany akrobata lotniczy (i autor książki o akrobacji) — Neil Williams tak wyobraża sobie idealny samolot akrobacyjny w wersji jedno i dwumiejscowej.

UZNANIE DLA KONSTRUKTORA

Politechnika w Delft (Holandia) przyznała tytuł doktora honoris causa konstruktorowi turbośmigłowego samolotu pasażerskiego Fokker F-27 „Friendship", zbudowanego w liczbie 623 maszyn. Jest nim Hendrick Cornelis Van Meerten. Był on też twórcą koncepcji odrzutowego samolotu pasażerskiego F-28 „Fellowship". Piękny gest uznania ze strony ludzi nauki lotniczej dla konstruktora z przemysłu lotniczego.

Zdjęcia i rysunki: „Sport und Technik", „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", Flug Revue".

W roku 30-lecia zwycięstwa Państw Sprzymierzonych nad faszyzmem, zamieszczamy kolejny przekrój perspektywiczny jednego z najlepszych samolotów myśliwskich II wojny światowej.

Był to radziecki samolot jednomiejscowy konstrukcji mieszanej Jak-9. Silnik WK-107 PF lub WK-107A o mocy do 1600 KM. Rozpiętość — 10,0 m, długość — 8,65 m. Masa całkowita — 2 873 do 3 300 kg. Prędkość max. — 698 km/h, wznoszenie — 900 do 1 000 m/min, pułap — do 12 000 m, zasięg — 910 do 2 200 km.

W latach 1942—45 produkowano 10 wersji tego samolotu. Wersja 9T z działkiem 37 mm (30 pocisków) i opancerzoną kabiną pilota. Wersja 9K z działkiem 45 mm lub 75 mm. Wersja 9B zabierająca 400 kg bomb. Wersja 9DD o zasięgu 2 200 km osłaniała w 1944 r. na trasie Połtawa — Bari we Włoszech amerykańskie „Latające Fortece" B-17 (opis w „SP" nr 6/1975), podczas ich nalotów wahadłowych na Niemcy hitlerowskie. Wersja metalowa 9U z 1944 r. rozwijała prędkość max. 698 km/h.

Jak-9 był najliczniej produkowanym samolotem konstrukcji Aleksandra Jakowlewa (ok. 14 000 maszyn) i jego ostatnim myśliwcem śmigłowym (Jak-9P z 1945 r.).

Oznaczenia na rysunku: 1 — działko 23 mm, 2 — zbiornik cieczy chłodzącej, 3 — k. masz. 12,7 mm, 4 — silnik tłokowy, 5 — wlot powietrza do chłodnicy oleju, 6 — podwozie główne, 7 — pojemnik z amunicją, 8 — celownik, 9 — zbiornik paliwa, 10 — butla sprężonego powietrza, 11 — osłona kabiny, 12 — ścianka pancerna, 13 — radiostacja, 14 — antena, 15 — dysza prędkościomierza, 16 — światło pozycyjne, 17 — lotka, 18 — klapka wyważająca, 19 — chłodnica oleju, 20 — koło ogonowe, 21 — ster kierunku, 22 — światło pozycyjne.

JEDEN Z NAJLEPSZYCH